Powszechny

dziennik praw państwa i rządu

dla

cesarstwa austryackiego.

Część I.

Wydana i rozesłana: dnia 7. Stycznia 1852

Allgemeines

Reichs-Gesetz- und Regierungsblatt

für das

Kaiserthum Oesterreich.

I. Stück.

Ausgegeben und versendet am 7. Jänner 1852.

Część I.

Wydana i rozesłana dnia .7 Stycznia 1852.

1.

Cesarskie rozporządzenie z dnia 16. Listopada 1851,

mocą którego wydany zostaje porządek czynności przy kolejach żelaznych, dla wszystkich krajów koronnych.

Zważywszy naglącą potrzebę uregulowania w sposób odpowiedni tak ważnych dla dobra ogółu czynności przy kolejach żelaznych, potwierdziłem po wysłuchaniu Mojej Rady ministrów i Mojej Rady państwa, załączony porządek czynności przy kolejach żelaznych i poleciłem wykonanie jego Moim ministrom handlu i spraw wewnętrznych, każdemu w swoim zakresie.

Franciszek Józef m. p.

Schwarzenberg m. p.

Z Najwyższego rozkazu,

Ransonnet m. p.

Dyrektor kancelaryi Rady ministrów.

ZAŁĄCZENIE DO Nru 1.

I. O obowiązkach przedsiębiorstw kolei żelaznych i osób przy takowych ustanowionych.

A. Ogólne przepisy co do czynności przy kolejach.

§. 1.

a) O pozwoleniu otworzenia kolei.

Jeżeli ukończona jest budowa nowej kolei żelaznej, czyli też części takowej, bądź ona jest koleją rządową, bądź prywatną, do której zbudowania w swoim czasie pozwolenie było uzyskane, bądź ona zostaje pod bezpośrednim kierunkiem administracyi państwa, bądź też osób prywatnych, a oraz jeżeli kolej ta lub część jej ma być otworzona dla obrotu, potrzebnem jest osobne pozwolenie c. k. ministerstwa handlu, przemysłu i budowli publicznych.

§. 2.

b) O warunkach do tego potrzebnych.

W celu uzyskania powyższego pozwolenia, obowiązana jest przy kolejach rządowych, władza do tego powołana, przy kolejach zaś prywatnych winno przedsiębiorstwo

I. Stück.

Ausgegeben und versendet am 7. Jänner 1852.

1.

Kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851,

mit welcher eine Eisenbahn-Betriebs-Ordnung für alle Kronländer erlassen wird.

Bei der dringenden Nothwendigkeit, den für das allgemeine Wohl so wichtigen Betrieb der Eisenbahnen auf angemessene Weise zu regeln, habe Ich nach Vernehmung Meines Ministerrathes und nach Anhörung Meines Reichsrathes, die angeschlossene Eisenbahn-Betriebs-Ordnung zu genehmigen und Meine Minister des Handels und des Innern, jeden in seinem Bereiche, mit deren Vollziehung zu beauftragen befunden.

Franz Joseph *m. p.*

F. Schwarzenberg *m. p.*

Auf Allerhöchste Anordnung:

Ransonnet *m. p.,*

Kanzleidirector des Ministerrathes.

Beilage zu Nr. 1.

Eisenbahn-Betriebs-Ordnung.

I. Verpflichtungen der Eisenbahn-Betriebs-Unternehmungen und ihrer Angestellten.

A. Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb.

§. 1.

a) *Bewilligung zur Eröffnung der Bahn.*

Wenn der Bau einer neuen Eisenbahn oder einer Strecke derselben, sie mag eine Staatseisenbahn oder eine Privatbahn seyn, zu deren Errichtung seinerzeit die Bewilligung ertheilt wurde, sie mag von der Staatsverwaltung unmittelbar oder mittelst Privatpersonen betrieben werden, nach dem von den Behörden genehmigten Projecte vollendet ist, und die Bahn oder deren Strecke dem Verkehre eröffnet werden will, so ist die besondere Bewilligung des k. k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten erforderlich.

§. 2.

b) *Bedingungen hiezu.*

Zum Behufe der Erwirkung dieser Bewilligung muss bei Staatsbahnen von der hiezu berufenen Behörde, bei Privatbahnen von der Betriebs-Unternehmung ausgewiesen und durch

wykazać i udowodnić przez wysłaną na ten cel komisyę, przy której także obecnym będzie wysłany umyślnie urzędnik tego namiestnikostwa, w którego okręgu znajduje się kolej żelazna lub część takowej, iż ze względu na konstrukcyę kolei, tudzież ze względu tak na stan, w jakim się znajdują przedmioty do obrotu potrzebne, jak na ilość takowych, oczekiwać można z pewnością, iż obrót będzie regularny, nieprzerwany i bezpieczny.

W szczególności więc, wykazane być musi w tej mierze:

a) iż kolej i budynki do niej należęce, zbudowane są według obowiązujących praw i przepisów bezpieczeństwa i zdrowia;

b) iż kolej zaopatrzona jest w środki potrzebne do utrzymywania jazdy, a to w stanie i ilości należytej;

c) iż wzięto wzgląd należyty na to, co jest potrzebnem do uniknienia przypadków nieszczęśliwych;

d) iż środki służące w razie nieszczęścia do pomocy, ratunku i uchylenia większych niebezpieczeństw, znajdują się w dostatecznej liczbie i w należytym stanie;

e) iż kolej zaopatrzona jest w osoby ukwalifikowane (urzędników i sług), potrzebne do regularnego ruchu, tudzież, iż takowi otrzymali potrzebne przepisy służbowe i instrukcye.

§. 3.

c) O utrzymaniu kolei i środków ruchu. O ustanowieniu urzędników i sług.

Każda kolej lub część jej, która otrzymała pozwolenie do otworzenia obrotu, musi być zawsze utrzymywaną w stanie dobrym, zdolnym do odbywania jazdy — tak, iż po niej jeździć można bezpiecznie, z największą w §. 6. wspomnianą szybkością; niedostatki i szkody, równie jak przeszkody, stojące w drodze nieprzerwanemu ruchowi, winny być zatem usunięte jak najrychlej.

Równie też utrzymywać należy w stanie dobrym, do użycia przydatnym, i zapewniającym zupełne bezpieczeństwo w obrocie, wszelkie należące do kolei budynki, odpowiednie potrzebie lokalności magazynowe, sprzędy i przyrządy, środki do jazdy (w liczbie potrzebnej do odbywania jazd oznaczonych, równie jak wszelkie inne potrzeby, wspomniore w §. 2.

W końcu znajdować się winno personale do czynności potrzebne, zawsze w należnej liczbie, winno mieć przymioty przepisane, i być utrzymywane zawsze w znajomości przepisów służbowych i instrukcyj; należy mu też oddać do rozporządzenia wszelkie środki ruchu tak dalece, ażeby prowadzenie czynności i wypełnianie obowiązków nań włożonych odbywać się mogło w należytym porządku, z regularnością i bezpieczeństwem.

eine eigene, zu diesem Zwecke abgesendete Commission, welcher auch ein Abgeordneter der Statthalterei, in deren Bereich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke gehört, beiwohnt, constatirt werden, dass vermöge der Constructionsart der Bahn, und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegenstände, ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann.

Insbesondere muss daher zu dem gedachten Behufe nachgewiesen seyn:

a) *dass die Bahn, und die dazu gehörigen Gebäude, den diessfälligen Sicherheits- und Sanitätsgesetzen und Vorschriften entsprechend gebaut erscheinen;*

b) *dass die Bahn mit den nöthigen Fahrbetriebsmitteln in gehöriger Beschaffenheit und Menge versehen sei;*

c) *dass für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen die nöthige Vorsorge getroffen sei;*

d) *dass die bei etwa eintretenden Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung und Abwendung grösserer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien;*

e) *dass die Bahn mit den zu einem geordneten Betriebe nöthigen gehörig qualificirten Angestellten (Beamten und Dienern) versehen sei und dass dieselben bereits die nöthigen Dienstesvorschriften und Instructionen erhalten haben.*

§. 3.

c) *Erhaltung der Bahn und der Betriebsmittel. Anstellung der Beamten und Diener.*

Jede Bahn oder Bahnstrecke, für welche die Bewilligung zum Betriebe ertheilt worden ist, muss stets im guten fahrbaren Zustande erhalten werden; — so dass sie mit der grössten im §. 6 erwähnten Geschwindigkeit ohne Gefahr befahren werden kann; die entstehenden Mängel und Schäden, so wie die dem ungestörten Betriebe entgegenstehenden Hindernisse müssen daher so schleunig als möglich beseitiget werden.

Ebenso müssen die zur Bahn gehörigen Gebäude, die dem Bedarfe entsprechenden Magazinslocalitäten, Geräthschaften und Herstellungen, die Fahrmittel (mit der zur Vollziehung der festgesetzten Fahrten nöthigen Anzahl), dann überhaupt alle, im §. 2 erwähnten sonstigen Erfordernisse, stets in einem guten, zur Benützung geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande erhalten werden.

Endlich muss das Betriebspersonale stets in gehöriger Anzahl vorhanden, mit den erforderlichen Eigenschaften versehen und mit den Dienstesvorschriften und Instructionen bekannt erhalten werden, und müssen demselben alle Mittel des Betriebes dergestalt zur Verfügung gestellt seyn, dass die Geschäftsführung und die Erfüllung der diesem Personale obliegenden Verpflichtungen mit der gehörigen Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit stattfinden kann.

§. 4.

Porządek jazdy, taryfy i warunki postępowania.

Przedsiębiorstwa kolei żelaznych obowiązane są ogłosić następujące obwieszczenia:

1. Porządek jazdy, w którym oznaczone być mają jak najdokładniej godziny odjazdu i zwyczajny czas przybycia na różnych stacyach.

2. Taryfę cen jazdy dla osób i rzeczy.

3. Postanowienia co do przyjmowania osób, co do przepisów względem dokumentów, potrzebnych do podróży, w które się zaopatrzyć winny, co do zachowania się podróżnych przed jazdą, podczas jazdy i po ukończeniu takowej; tudzież co do przyjmowania rzeczy zdolnych do przewożenia, co do dokumentów, jakie wraz z niemi oddane być mają; co do odpowiedzialności za takowe, w końcu co do wydania i wręczenia rzeczy przewozowych. W postanowieniach o obrocie osób i rzeczy, powinien być także wyrażony czas odstawienia rzeczy przyjętych do przewiezienia.

Porządek jazdy, taryfy oznaczające cenę jazdy i przesełek towarów, tudzież postanowienia co do obrotu osób i rzeczy, należy przybić oprócz tego po wszystkich dworcach kolei dla powszechnej wiadomości.

§. 5.

Porządek jazdy, taryfy oznaczające cenę jazdy i przesełek towarów, tudzież postanowienia co do obrotu osób i rzeczy, winny być przestrzegane starannie przez cały czas, na który ogłoszone zostały i w szczególności należy dotrzymywać oznaczonych godzin odjazdu i czasu jazdy, jeżeli nie zachodzą przeszkody nieprzewidziane i do zwalczenia niepodobne; w końcu także należy dotrzymywać naznaczonego czasu dostawienia, o ile nieprzewidziane i niepokonalne przeszkody, nie stanęły w drodze. Rzeczy przyjęte, przesełane być winny w tym porządku, w którym oddane zostały, nie dając pierwszeństwa jednej stronie nad drugą.

§. 6.

Co do czasu, w jakim się jazda odbywać winna, nie wolno jechać z większą szybkością jak tylko z taką, ażeby pociągi, służące do przewożenia osób, odbywały w godzinie przestrzeń 7 mil (milę po 4000 sążni wied. licząc), pociągi zaś, któremi tylko ciężary przewożone bywają, 5 mil takich.

Rzeczoną tę najwyższą szybkości miarę, należy wszelako zmniejszyć wtenczas, jeżeli tego w ogólności wymagają okoliczności, zachodzące przy kolei, lub jeżeli wypadki, wydarzające się przy pojedynczych jazdach wymagają umiarkowania (§. 33).

Personale czynnemu przy jazdach, należy dokładnie oznaczyć przypadki, w których szybkość zmniejszyć potrzeba.

Administracya państwa, czyni sobie zresztą to zastrzeżenie, iż zaprowadzi zmiany co do rzeczonego rozporządzenia względem największej szybkości jazdy, (a to, albo w ogólności, albo co do pewnej szczególnej kolei), jeżeli podobna zmiana ze względu na poczynione doświadczenia, na postępy w konstrukcyi budowy zwierz-

§. 4.

d) Fahrordnung, Tarife und Aufnahmsbedingungen.

Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, folgende Bekanntmachungen zu erlassen:

1. Eine Fahrordnung, in welcher die Abfahrtsstunden und die gewöhnliche Ankunftszeit an den verschiedenen Stationen so genau als thunlich festzusetzen sind.

2. Einen Fahrpreistarif für Personen und Sachen.

3. Endlich die Bestimmungen über die Aufnahme der Personen, und die Vorschriften über die Reiseurkunden, mit welchen sie sich zu versehen haben, über das Verhalten der Reisenden vor, während und bei Beendigung der Fahrt; dann über die Auf- und Uebernahme der zur Beförderung geeigneten Sachen, und über die Urkunden, mit welchen sie begleitet seyn müssen, über die Haftung für dieselben, und endlich über die Erfolglassung und Uebergabe der beförderten Sachen. In den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr ist auch die Lieferzeit für die zur Beförderung übernommenen Güter festzusetzen.

Die Fahrordnung, die Fahrpreis- und Frachtentarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind überdiess in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahmsstationen zur allgemeinen Einsicht anzuheften.

§. 5.

Die Fahrordnung, Fahrpreis- und Frachtentarife, sowie die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind während der Zeit, für welche sie erlassen worden, sorgfältig zu beobachten; insbesondere sind die festgesetzten Abfahrtsstunden, und die Fahrzeit, wenn nicht unvorhergesehene und nicht zu beseitigende Anstände daran hindern, genau einzuhalten; endlich ist die für die Beförderung der Güter festgesetzte Lieferzeit, in soferne nicht unvorhergesehene und unabwendbare Hindernisse eingetreten sind, pünctlich zu beobachten. Die aufgenommenen Gegenstände sind in der Ordnung, wie sie aufgegeben werden, ohne Bevorzugung einer Partei auch wirklich zu befördern.

§. 6.

In Bezug auf die Beförderungszeit darf keine grössere Fahrgeschwindigkeit stattfinden, als eine solche, mittelst welcher Züge, die zur Beförderung von Personen dienen, eine Wegeslänge von 7 Meilen (die Meile zu 4000 Wiener Klafter gerechnet), und die Züge, mit welchen bloss Lasten befördert werden sollen, eine Wegeslänge von 5 solchen Meilen in der Stunde zurücklegen.

Dieses höchste Ausmass der Geschwindigkeit ist jedoch zu verringern, wenn es überhaupt die Verhältnisse der Bahn oder einer Bahnstrecke nothwendig machen, oder wenn insbesondere die bei einzelnen Fahrten sich ergebenden Ereignisse die Mässigung gebieten. (§. 33.)

Die Fälle, in welchen die Geschwindigkeit zu mässigen ist, sind dem Betriebspersonale in den Dienstesvorschriften genau vorzuzeichnen.

Die Staatsverwaltung behält sich übrigens vor, Aenderungen in Betreff dieser Anordnung über die grösste Fahrgeschwindigkeit (u. z. entweder im Allgemeinen, oder rücksichtlich einer besonderen Bahn) eintreten zu lassen, wenn eine solche Aenderung mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen, die Fortschritte in der Construction des Ober-

chniej i maszyneryi, tudzież na usposobienie pewnych lokomotywów, wykaże się pożyteczną i pożądaną.

§. 7.

Zmiany w porządku jazdy i w taryfach, równie jak zmiany w postanowieniach co do obrotu osób i rzeczy, należy podać do publicznej wiadomości, na 14 dni przedtem zanim wejdą w wykonanie.

Równie należy ogłosić publicznie sprowadzone przez nieprzewidziane wypadki na czas niejaki całkowite lub częściowe zamknięcie przyjmowania.

§. 8.

Przedsiębiorstwa kolei żelaznych, obowiązane są także przewozić w czasie należytym wszystkie osoby, czyniące zadosyć warunkom przyjmowania, tudzież wszystkie rzeczy oddane na kolej pod warunkami oznaczonemi, o ile środki potrzebne do utrzymywania ruchu wystarczają i jeżeli nie zajdą nieprzewidziane i niepokonalne przeszkody.

§. 9.

Osoby, znajdujące się w stanie pijaństwa, dające zgorszenie spółtowarzyszom podróży nieprzyzwoitem postępowaniem swem, i nie chcące się poddać rozporządzeniom personale dozorującego i towarzyszącego pociągowi, nakazanym względami bezpieczeństwa, jakoteż takie, które noszą na sobie widoczne znamiona choroby ciężkiej, lub których stan zdrowia towarzyszom podróży przykrość nieochybnie sprawićby mógł, mogą być wyłączone od przyjęcia, a względnie od dalszego przewozu.

Wszelako zostawiona jest przedsiębiorstwom wolność przewozić także wspomnione ostatnie dwie klasy osób, jeżeli przewóz odbywa się w miejscach odosobnionych, a w razie potrzeby pod dozorem.

§. 10.

Osobnemi przepisami będzie ustanowionem, pod jakiemi warunkami transportowani być muszą na kolejach żelaznych winowajcy skazani, lub osoby schwytane i ujęte, albo pod dozorem zostające, wraz z personale do dozoru im dodanem.

§. 11.

W każdym dworcu kolei i na każdej stacyi, gdzie się podróżnych przyjmuje, winny się znajdować w lokalnościach, przeznaczonych do przyjmowania pasażerów, książki należycie paginowane, opatrzone pieczęcią dyrekcyi kierującej ruchem, wyciśniętą na szpagacie przewleczonym przez pojedyncze karty, w które podróżni wpisywać mogą zażalenia swoje, z dołożeniem nazwiska, stanu, zamieszkania zażalającego się.

§. 12.

Przedsiębiorstwa kolei żelaznych, winny mieć staranie o to, ażeby rzeczy przyjęte do przewozu, uchronione były w czasie transportu od wpływów szkodliwych.

Części do sztuk ogniowych należące, preparaty piorunujące, proch do strzelania i materye eksplodujące, wyłączone są od przewozu pociągami osobowemi.

Także kapsułki zapalne, zapałki frykcyjne i inne drewienka palne, tudzież wszelkie materye zajmujące się łatwo przez tarcie, jako też płyny, które przez wycieknięcie, a w ogóle rzeczy, które swą właściwością innym przedmiotom szkodliwemi stać się mo-

baues und im Maschinenwesen, und die Beschaffenheit gewisser Locomotive sich als räthlich und wünschenswerth darstellen sollte.

§. 7.

Aenderungen der Fahrordnung und der Tarife, sowie Aenderungen in den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind 14 Tage früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

Auch die, durch unvorhergesehene Ereignisse etwa für eine Zeit nothwendige, gänzliche, oder theilweise Sperrung der Aufnahme ist öffentlich kund zu machen.

§. 8.

Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, alle Personen, welche die Aufnahmsbedingungen erfüllen, und alle unter den festgesetzten Bedingungen der Bahn übergebenen Sachen, soweit es die Betriebsmittel möglich machen, und nicht ganz unvorhergesehene und unabwendbare Störungen eintreten, auch zu gehöriger Zeit wirklich zu befördern.

§. 9.

Bloss diejenigen Personen, welche sich im Zustande der Trunkenheit befinden, durch Verletzung des Anstandes den Mitreisenden ein Aergerniss geben, den durch Sicherheitsrücksichten gebotenen Anordnungen des Aufsichts- und Zugbegleitungspersonales sich nicht fügen wollen, oder welche mit auffallenden äusseren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behaftet sind, oder deren Zustand den Mitreisenden offenbar beschwerlich fallen muss, können von der Aufnahme und beziehungsweise von der weiteren Fahrt ausgeschlossen werden.

Doch bleibt es den Unternehmungen unbenommen, auch die zuletzt erwähnten 2 Classen von Individuen zu befördern, wenn die Beförderung in abgesonderten Räumen und nöthigenfalls unter Aufsicht stattfindet.

§. 10.

Unter welchen Modalitäten Sträflinge, oder in Verhaft oder Gewahrsam genommene, oder unter polizeiliche Aufsicht gestellte Personen sammt dem dieselben begleitenden Aufsichtspersonale auf Eisenbahnen befördert werden müssen, wird durch besondere gesetzliche Vorschriften bestimmt.

§. 11.

In jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmsstation sind in den Aufnahmslocalitäten für Passagiere gehörig paginirte, mit dem Siegel der Betriebsdirection auf dem, durch die einzelnen Blätter durchzogenen Bindfaden versehene Beschwerdebücher aufzulegen, in welchen von den Reisenden allfällige Beschwerden, unter Angabe des Namens, Standes und Wohnortes des Beschwerdeführers eingetragen werden können.

§. 12.

Die Eisenbahnunternehmungen haben Vorsorge zu treffen, dass zur Beförderung übernommene Güter während des Transportes vor schädlichen Einflüssen gehörig verwahrt werden.

Feuerwerkskörper, Knallpräparate, Schiesspulver und explodirende Stoffe sind von der Beförderung mit Personenzügen ausgeschlossen.

Auch Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere durch Reibung leicht entzündliche Stoffe, dann Flüssigkeiten, die durch Ausrinnen, oder überhaupt Sachen, die durch ihre Beschaffenheit anderen Gegenständen verderblich werden könnten, dürfen bloss mit

gą, nie wolno przesełać pociągami osobowemi, jak tylko wyjątkowo i jedynie z zachowaniem szczególnych przepisów w tej mierze istniejących. Oprócz tego wolno takie rzeczy przewozić tylko pociągami ciężarowemi; takowe oddawać należy na kolej z deklaracyą dokładną, osobno od innych rzeczy i z osobnemi listami frachtowemi i przy ich transporcie zachować należy w ogóle wszystkie potrzebne ostrożności.

§. 13.

Broni nabitej w powszechności pod żadnym pozorem nie wolno ani brać z sobą, ani też przesełać koleją. Konduktorowie mają prawo przejrzenia broni na kolej oddanej lub z sobą wziętej.

Przy transporcie osób wojskowych, żandarmów i innych organów bezpieczeństwa, kiedy żołnierze wraz z innymi podróżnymi jeden i ten sam wóz zajmować muszą, winien komendant ich, zaraz przed wsiadaniem w obecności urzędników, czynnych około ruchu kolei, dać przekonanie przez wepchnięcie stempla w rurę, że broń nie jest nabitą.

Przy większych zaś transportach wojska, dla których zamówione zostaną osobne pociągi lub zupełnie oddzielne wagony, organa czynne około ruchu kolei, nie powinny się wdawać w dochodzenie czy broń jest nabitą lub nie; należy przeciwnie pozostawić wyłącznie rozporządzeniu władzy wojskowej, której to dotycze, w jakim stanie znajdować się winna broń takich transportów w czasie przewozu koleją żelazną.

§. 14.

e) Instrukcya dla urzędników i sług.

Instrukcye, w które zaopatrzeni być mają urzędnicy i słudzy, ustanowieni do pełnienia czynności około ruchu kolei, winny leżeć gotowe do przejrzenia dla każdego w każdym dworcu kolei i na każdej stacyi, gdzie się podróżnych przyjmuje.

§. 15.

Osoby ustanowione przez przedsiębiorstwo, mające styczności z publicznością, obowiązane są obchodzić się z nią przyzwoicie i skromnie.

Ci, którzy są przeznaczeni do strażowania kolei, równie jak ci, co do znoszenia się z publicznością są postanowieni, winni są pełnić służbę w sukni służbowej lub odznaczać się szczególnem jakiem znamieniem.

§. 16.

f) O przerwach w ruchu kolei i wypadkach.

Jeżeli przez wydarzenia elementarne, lub inne nadzwyczajne zdarzenia, przerwaną zostanie regularność ruchu, lub obrót zupełnie ustanie, wówczas dyrekcye kierujące czynnościami ruchu, winny starać się o to, ażeby z jak największym pośpiechem użyć środków należytych i poczynić kroki odpowiednie, prowadzące do tego, ażeby przyczynę przeszkody lub przerwy usunąć, a przeszkodę lub przerwę ile możności sprawić jak najkrótszą.

Beobachtung der diessfalls vorgezeichneten besonderen Vorsichten und bloss ausnahmsweise mit Personenzügen befördert werden. Ausserdem ist die Beförderung solcher Gegenstände nur bloss mit den Lastzügen gestattet; sie sind unter einer genauen Erklärung abgesondert von anderen Sachen und mit eigenen Frachtbriefen aufzugeben, und es müssen bei deren Versendung überhaupt alle nöthigen Vorsichten angewendet werden.

§. 13.

Geladene Gewehre dürfen in der Regel unter keinerlei Vorwande mitgenommen oder sonst auf der Bahn befördert werden. Die Conducteure sind befugt, die aufgegebenen oder mitgenommenen Gewehre zu untersuchen.

Bei Beförderung von Militärpersonen, Gensd'armen oder sonstigen Sicherheitsorganen, bei welchen die Mannschaft mit anderen Reisenden einen und denselben Wagen einnehmen muss, hat der Commandant derselben unmittelbar vor dem Einsteigen in Gegenwart eines Betriebsbeamten durch Einstossen des Ladstockes in den Lauf die Ueberzeugung zu geben, dass die Gewehre ungeladen sind.

Bei grösseren Militärtransporten aber, für welche eigene Trains, oder doch ganz abgesonderte Waggons bestellt werden, ist auf eine Untersuchung, ob die Gewehre sich in geladenem oder ungeladenem Zustande befinden, von Seite der Betriebsorgane nicht zu dringen, und es muss lediglich der Anordnung der betreffenden Militärbehörde anheimgestellt bleiben, in welchem Zustande sich die Gewehre solcher Transporte während der Fahrt auf der Eisenbahn befinden sollen.

§. 14.

e) Instruction der Beamten und Diener.

Diese Instructionen, mit denen die zur Besorgung des Bahnbetriebes anzustellenden Beamten und Diener (§. 3) versehen seyn müssen, haben in jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmsstation zu Jedermanns Einsicht bereit zu liegen.

§. 15.

Die Angestellten einer Bahnunternehmung, welche mit dem Publikum verkehren, haben demselben stets mit Anstand und Bescheidenheit zu begegnen.

Sowohl jene, welche zur Bewachung der Bahn berufen sind, als auch die zum Verkehre mit dem Publikum Bestimmten, haben den Dienst jederzeit in der Diensteskleidung, oder mit einem besonderen Abzeichen versehen, zu verrichten.

§. 16.

f) Betriebsstörungen und Unglücksfälle.

Wenn durch Elementar-Ereignisse oder sonstige ausserordentliche Vorkommnisse die Regelmässigkeit des Verkehres gestört, oder der Verkehr gänzlich unterbrochen wird, haben die Betriebsdirectionen dafür zu sorgen, dass mit der zulässigsten Beschleunigung die gehörigen Mittel ergriffen, und die entsprechenden Anstalten getroffen werden, welche geeignet sind, die Ursache der Störung oder Unterbrechung zu beseitigen, und die möglichste Abkürzung der Störung oder Unterbrechung zu erzielen.

Jeżeli w takich wypadkach zachodzą okoliczności tego rodzaju, iż miejscami poczta i podróżni na kolei przewożeni być nie mogą, natenczas dyrekcye około czynności ruchu, obowiązane starać się według możności, ażeby pocztę i podróżnych w inny sposób dalej przewieźć.

Jak dalece w takim razie zwrócona być winna zapłacona cena jazdy, i kto ponosić winien koszta dalszego przewozu, o tem stanowią warunki przyjmowania i przepisy niniejszego prawa co do odpowiedzialności przedsiębiorstw kolei żelaznych.

§. 17.

Przedsiębiorstwa kolei i dyrekcye, obowiązane są przy prowadzeniu ruchu, używać wszelkich środków, jakie tylko podają na rękę doświadczenie i umiejętność, ażeby ustrzedz nieszczęścia i zapobiedz takowemu.

§. 18.

Gdyby, pomimo tego wydarzył się nieszczęśliwy wypadek, wówczas wszystkie osoby, ustanowione przy kolei, obowiązane są pod ciężką odpowiedzialnością, według możności przyjść w pomoc nieszczęśliwym i użyć wszelkich środków, ażeby nieszczęściu i jego dalszemu postępowi, o ile tylko można, tamę położyć.

§. 19

g) O odpowiedzialności.

Przedsiębiorstwa ruchu, odpowiedzialnemi są za uszkodzenia osób i rzeczy, zrządzone tak przez własną winę, jakoteż przez winę swych urzędników:

1. w myśl przyjętego zobowiązania, i stosownie do osobnych rozporządzeń prawnych, co do tejże odpowiedzialności obowiązujących;

2. w braku takowych, według postanowień powsz. księgi ust. cywil. o wynagrodzeniu szkody.

§. 20.

Przedsiębiorstwa odpowiadają za wystawienie i utrzymywanie wszystkich przyrządów, które według uznania właściwych władz politycznych, tak co się tycze dróg mostów, przechodów, przewozów, ogrodzeń i t. p. lub co do innych budynków przez prowadzenie i czynności kolei, stały się potrzebnemi.

§. 21.

h) O usposobieniu lokomotywów.

Lokomotywy, mające być użytemi na kolejach żelaznych, wtedy dopiero mogą odbywać czynność na kolei, kiedy poddane zostały pod rozpoznanie techniczno-politycznej komisyi, złożonej z urzędników inspekcyi jeneralnej (§. 75), władzy bezpieczeństwa, tudzież technika, przybranego przez tęż władzę, i w skutku tego rozpoznania, uznane zostały za odpowiednie. W ogólności trzymać się należy obowiązujących równoczesnych pwszechnych o bezpieczeństwie przepisów.

Sind bei derlei Vorkommenheiten die Umstände von der Art, dass die Beförderung der Post und der Reisenden streckenweise auf der Bahn nicht ausführbar ist, so haben die Betriebsdirectionen nach Thunlichkeit für die anderweitige Beförderung der Post und der Reisenden Sorge zu tragen.

In wiefern in einem solchen Falle eine Zurückzahlung des erlegten Fahrpreises stattzufinden, und wer die Kosten der Weiterbeförderung zu tragen habe, ist nach den Aufnahmsbestimmungen und nach den Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftung der Betriebsunternehmungen zu beurtheilen.

§. 17.

Die Betriebsunternehmungen und Directionen sind verpflichtet, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, bei dem Betriebe anzuwenden, um Unglücksfälle zu verhüthen, und denselben vorzubeugen.

§. 18.

Sollte sich dessenungeachtet ein Unglücksfall ereignen, so sind alle Angestellten der Bahn unter strenger Verantwortung verpflichtet, den Verunglückten nach Möglichkeit die nöthige Hilfe angedeihen zu lassen und alle Mittel anzuwenden, um dem erfolgten Uebel und dessen weiterer Verbreitung möglichst Einhalt zu thun.

§. 19.

g) *Haftung.*

Die Betriebsunternehmungen haften für die durch eigenes, oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen:

1. *im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen:*
2. *in Ermanglung solcher nach den Bestimmungen des allgem. bürgerl. Gesetzbuches über Schadenersatz.*

§. 20.

Die Betriebsunternehmungen haften für die Herstellung und Erhaltung aller Anlagen, welche nach dem Erkenntnisse der competenten politischen Behörde an Wegen, Brücken, Durchlässen, Ueberfahrten, Einfriedungen u. s. w. oder sonstigen Bauten durch die Anlage und den Betrieb der Bahn nothwendig geworden sind.

§. 21.

h) *Beschaffenheit der Locomotive.*

Die auf Eisenbahnen zu verwendenden Locomotive dürfen erst dann in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der technisch-polizeilichen Prüfung von einer aus Beamten der General-Inspection (§. 75), der Sicherheitsbehörde und eines von der letzteren beizuziehenden Technikers bestehenden Commission unterworfen, und in Folge dieser Prüfung für zulässig befunden worden sind. Ueberhaupt ist sich an die allgemeinen jeweiligen Sicherheits-Bestimmungen zu halten.

§. 22.

i) Wozy dla osób i rzeczy.

Wszystkie wozy dla osób, winny być zaopatrzone sprężynami odpowiedniemi i elastycznemi buforami (odbijaczami); winny być także, w ostatniej klasie opatrzone oknami, otwierać się powinny ze środka bez wszelkiej trudności; wszelako przy wozach mających drzwi po dłuższej stronie, winny się znajdować przy nich zamknięcia p o d w ó j n e.

Kiedy się jazda odbywa w nocy, lub w ciemności, należy stosownie oświecić wnętrze wszystkich wagonów osobowych.

§. 23.

Na każdym wozie do transportu rzeczy przeznaczonym, należy w sposób widoczny i trwały oznaczyć jego własny ciężar, równie jak ciężar, jakim obładowany być może.

§. 24.

Oprócz regularnych, po każdym przewozie nastąpić mających rewizyj wozów transportowych, obowiązane są dyrekcye rewidować peryodycznie wozy transportowe, przyczem koła i pokłady zdjąć należy; winny są także prowadzić o tej czynności rejestra, z których dokładną wiadomość powziąć można o czasie, kiedy rewizya była przedsięwziętą, tudzież o stanie, w jakim znalezione były, i o reperacyi na nich zarządzonej.

Dla tego każdy wóz winien być naznaczony liczbą porządkową.

§. 25.

k) O zestawieniu pociągów.

Nawet w stosunkach, z położenia i gruntu miejscowości pomyślnych, nie może iść więcej jak 200 osi w jednym pociągu z szybkością, przeznaczoną dla pociągów ciężarowych nie więcej zaś jak 100 osi z szybkością wyznaczoną dla pociągów osobowych.

§. 26.

Przy każdym pociągu, powinna się znajdować liczba przepisana instrukcyą silnie działających hamulców ze względem na pochyłości kolei i ładunek pociągu.

§. 27.

Przy każdym pociągu należy przez wzgląd na bezpieczeństwo, stosownie zestawiać wozy osobowe i ciężarowe. Między maszyną a pierwszym wozem osobowym, powinien się znajdować najmniej jeden wóz nie mający osób.

Po dokonanem zestawieniu pociągu, należy uczynić rewizyę jego według instrukcyi.

Drzewo podłużne, nie może być w żadnym razie transportowane tym samym pociągiem.

§. 28.

Tender (wóz zasobowy), musi się znajdować na czele pociągu; wyjąwszy w razie potrzeby. Tylko w razach potrzeby, wolno odstąpić od tego przepisu; wtenczas wolno jechać tylko z połową szybkości oznaczonej w §. 6.

§. 29.

Z reguły tender nie powinien poprzedzać lokomotywu; a to tylko wyjątkowo stać się może, jeżeli lokomotyw pomocniczy wysłanym zostanie naprzeciw pociągu, tudzież

§. 22.

i) *Personen- und Güterwagen.*

Alle Personenwagen sollen mit entsprechenden Federn und elastischen Buffern versehen seyn; dieselben müssen selbst in der mindesten Classe mit Fenstern verwahrt, von Innen ohne grosse Beschwerde zu eröffnen, jedoch bei Wagen mit Thüren an der Längenseite mit einem doppelten Verschlusse verwahrt seyn.

Bei Nacht- oder anderen Fahrten in der Dunkelheit ist das Innere sämmtlicher Personenwaggons angemessen zu beleuchten.

§. 23.

An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben, sowie das Gewicht, mit welchem derselbe beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu bezeichnen.

§. 24.

Ausser der nach jeder Fahrt stattfindenden regelmässigen Untersuchung der Transportswagen sind die Betriebs-Directionen zur periodischen Revision der Transportswagen, wobei auch die Räder und Lager abgenommen werden müssen, verpflichtet und gehalten, hierüber Register zu führen, aus welchen die Zeit der stattgefundenen Revision, der jedesmalige vorgefundene Zustand und die vorgenommenen Reparaturen deutlich ersehen werden können.

Jeder Wagen muss desshalb mit einer Ordnungszahl bezeichnet seyn.

§. 25.

k) *Zusammenstellung der Züge.*

Selbst bei günstigen Terrainverhältnissen dürfen bei Anwendung der Lastzugsgeschwindigkeit nicht mehr als 200, bei Anwendung der Personenzugsgeschwindigkeit nicht mehr als 100 Achsen in Einem Zuge gehen.

§. 26.

Bei jedem Zuge muss mit Rücksicht auf die Neigung der Bahn und die Belastung des Zuges, die instructionsmässig vorgeschriebene Anzahl kräftig wirkender Bremsenvorrichtungen vorhanden seyn.

§. 27.

Bei jedem Zuge müssen die Personen- und Lastwagen mit Rücksicht auf die Sicherheit angemessen gereihet werden. Zwischen der Maschine und dem ersten Personenwagen muss wenigstens Ein Wagen ohne Personen eingeschaltet werden.

Nach der geschehenen Zusammenstellung des Zuges hat jedesmal die instructionsmässige Revision desselben stattzufinden.

Langholz darf nie mit Personen in demselben Zuge befördert werden.

§. 28.

Die arbeitende Maschine muss, Nothfälle ausgenommen, sich an der Spitze des Zuges befinden. Nur im Nothfalle ist das Gegentheil gestattet, dann darf höchstens aber nur die halbe, im §. 6 bezeichnete Geschwindigkeit angewendet werden.

§. 29.

Der Tender darf der Locomotive in der Regel nicht vorangehen; und bloss ausnahmsweise kann diess stattfinden, wenn eine Hilfslocomotive einem ankommenden Zuge entgegen-

przy pociągach używanych do pracy, przy rewizyi kolei, w dworcach kolei żelaznej przy grzaniu kotła lokomotywowego.

§. 30.

Bez szczególnego pozwolenia, nie wolno oprócz osób ze służby do tego przeznaczonych, nikomu jechać na lokomotywie.

§. 31.

Nie dozwala się w bezpośrednim związku z pociągami, któremi jadą osoby, suwać naprzód wozu transportowego dla złamania gołoledzi, lub pługu do odgarnywania śniegu.

§. 32.

1) O ostrożnościach podczas jazdy.

Jeżeli odjeżdża kilka pociągów jeden po drugim z tej samej stacyi w tym samym kierunku, natenczas pociąg osobowy nie może za pociągiem ciężarowym następować jak po upłynieniu 15 minut; pociąg ciężarowy za pociągiem osobowym dopiero w 10 minut, pociąg ciężarowy za pociągiem osobowym dopiero w 5 minut po odejściu poprzedzającego.

W czasie jazdy nie mogą się zbliżyć pociągi do siebie na mniejszą odległość jak 500 sążni.

Strażnicy kolei, mają szczególny obowiązek baczenia na to, aby rzeczona odległość zachowaną była.

§. 33.

Oznaczone będą w instrukcyi przypadki, w których dozwolona w powszechności szybkość jazdy pociągu, stosownie zmniejszona być winna, lub pociąg zastanowiony być ma.

§. 34.

Czas stracony, nie może być powetowany przez pomnożenie szybkości nad miarę wytkniętą w §. 6.

§. 35.

Jeżeli znajduje się na kolei podwójny tór do jeżdżenia, wówczas pociągi jeździć winny zawsze po torach leżących po prawej stronie kierunku, w którym pociąg idzie. Porządku tego jak najściślej przestrzegać należy. Wyjątek tylko wtedy ma miejsce, jeżeli zażąda się maszyny pomocniczej, należącej do pociągu, na kolei znajdującego się.

§. 36.

Jeżeli kolej ma tylko tór pojedynczy i tylko miejscami do wymijania w podwójny jest zaopatrzona, wówczas pociąg mający tór wyboczny po prawej ręce, jechać musi po tymże, gdy tymczasem drugi pociąg zostaje na głównym torze kolei.

Wyjątki od tego przepisu dozwolone być mogą tylko na stacyach w wymijania opatrzonych, w miarę przepisu szczególnego, mającego się udzielić strażnikom kolejowym.

§. 37.

Pociągi osobne tak należy urządzić, iżby przez takowe nie był przeszkodzony bieg regularnych pociągów osobowych. O mającym nastąpić odejściu takich pociągów, należy uwiadomić wszystkich strażników kolei.

gesandt wird: bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf den Bahnhöfen und beim Speisen des Locomotivkessels.

§. 30.

Ohne specielle Erlaubniss darf ausser dem hiezu dienstlich berufenen Personale Niemand auf der Locomotive mitfahren.

§. 31.

Das Vorausschieben eines Transportwagens zum Brechen des Glatteises, oder eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit Zügen, mittelst welchen Personen befördert werden, nicht gestattet.

§. 32.

l) Vorsichten bei der Fahrt.

Wenn mehrere Züge nach einander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Personenzug einem Güterzuge erst 15 Minuten, ein Personenzug einem anderen Personenzuge erst 10 Minuten; ein Güterzug einem Personenzuge erst 5 Minuten nach der Abfahrt des vorangehenden Zuges folgen.

Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf geringere Entfernung als 500 Klafter nähern.

Die Bahnwächter sind insbesondere verpflichtet, auf das richtige Zuhalten dieses Zwischenraumes einzuwirken.

§. 33.

Die Fälle, in welchen die im Allgemeinen erlaubte Fahrgeschwindigkeit eines Zuges angemessen zu verringern, oder ein Zug gänzlich anzuhalten ist, werden in der Instruction festgesetzt.

§. 34.

Verlorene Zeit darf nicht etwa durch Vermehrung der Geschwindigkeit über das im §. 6 erwähnte Mass hereingebracht werden.

§. 35.

Wenn die Bahn ein doppeltes fahrbares Geleise hat, so sollen die Züge immer das in der Richtung des Zuges rechts liegende Geleise befahren. Diese Ordnung muss strenge aufrecht erhalten werden. Eine Ausnahme ist bloss dann gestattet, wenn eine Hilfsmaschine von einem auf der Bahn befindlichen Zuge gerufen wird.

§. 36.

Wenn die Bahn bloss Ein Geleise hat, und bloss mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen ist, muss immer derjenige Zug, welcher das Nebengeleise zur rechten Hand hat, letzteres Geleise befahren, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt.

Ausnahmen hievon sind bloss auf den Ausweichen der Stationen nach Massgabe der den Bahnwächtern zu ertheilenden besonderen Vorschrift zulässig.

§. 37.

Extrazüge sind so einzurichten, dass durch dieselben der Gang der regelmässigen Personenzüge nicht gestört wird. Vom Stattfinden solcher müssen vor deren Abgange alle Wächter der Bahn verständiget werden.

§. 38.

Pojedyncze maszyny jadące koleją, uważać należy także pod względem przepisanej szybkości jazdy (§. 6) za pociągi osobne.

Wyjątki co do tejże szybkości jazdy, dozwolone są tylko przy próbach, zarządzonych przez komisyę.

§. 39.

Personale towarzyszące pociągowi i przeznaczone do nadzoru takowego, winno otrzymać takie miejsce, ażeby podczas jazdy ze skutkiem doglądać mogło pociągu i sygnały rozpoznawać.

§ 40.

Na każdej większej stacyi, powinien się znajdować zegar, łatwo widzialny, który podczas ciemności oświecony być winien. Wszystkie budki strażników od kolei, powinny być zaopatrzone w zegary, uregulowane według jednego zegaru normalnego.

Każdy kierujący lokomotywem, winien podczas służby ciągle nosić przy sobie zegarek kieszonkowy, uregulowany w sposób wyż rzeczony.

§. 41.

m) O strzeżeniu kolei i sygnałach.

Kolej musi być należycie ogrodzona w tych miejscach, w których to dla uniknienia nieszczęśliwych wypadków, ze strony władz szczególnie jest nakazanem.

Przechody winny być opatrzone mocnemi baryerami, w oddaleniu najmniej 12 stóp od środka najbliższego toru kolei.

Najmniej 5 minut przed nadejściem pociągu, należy zamknąć baryery dróg przechodnich.

Na 10 minut przed oczekiwanem nadejściem pociągu, niewolno trzód przepędzać przez kolej.

Jak dalece przechody przez kolej także oświecone być mają, rozporządzonem zostanie stosownie do miejscowości.

§. 42.

Co się tycze rewizyi kolei i pilnowania wymian, strażnicy postępować winni podług instrukcyi.

§. 43.

Każdy pociąg, po którym w krótkim czasie inny ma nastąpić, winien mieć sygnał, oznaczający tęż okoliczność.

§. 44.

Kolej powinna być zaopatrzona znakami oddzielającemi, które pociąg łatwo rozpoznać może. W punktach spadków, należy postawić znaki, na których wyraźnie spostrzedz można stosunki wysokości do długości.

§. 45.

Te części kolei, po których albo nigdy, albo tylko czasami jeździć można z szybkością wyrażoną w §. 5, należy oznaczyć sygnałami, co do tego niewątpliwemi, które z pociągu łatwo dostrzedz można.

§. 38.

Einzelne auf der Bahn verkehrende Maschinen sind der Regel nach als Extrazüge auch in Bezug auf die festgesetzte Fahrgeschwindigkeit (§. 6) zu behandeln.

Ausnahmen in letzterer Beziehung sind bloss bei commissionellen Proben der Maschinen gestattet.

§. 39.

Das zur Beaufsichtigung des Zuges bestimmte Begleitungspersonale muss während der Fahrt einen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und zum Behufe der Erkennung der Signale angemessenen Platz erhalten.

§. 40.

Auf jeder grösseren Station soll eine leicht sichtliche in der Dunkelheit zu beleuchtende Uhr vorhanden seyn. Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen, welche nach einer Normaluhr zu reguliren ist.

Jeder Locomotivführer muss im Dienste fortwährend eine auf solche Weise regulirte Taschenuhr bei sich tragen.

§. 41.

m) Bewachung der Bahn und Signale.

Die Bahn muss dort, wo es zur Verhütung von Unglücksfällen von der Behörde insbesondere vorgeschrieben wird, gehörig eingefriedet werden.

Die Uebergänge sind mit starken Barrieren in einer Entfernung von mindestens 12 Fuss von der Mitte des nächst liegenden Bahngeleises zu versehen.

Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegeübergänge geschlossen.

10 Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Herden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

In wie fern die Uebergänge über die Bahn auch erleuchtet werden müssen, wird nach den Ortsverhältnissen besonders festgesetzt.

§. 42.

Die Untersuchung der Bahn durch die Bahnwächter, und die Ueberwachung der Wechsel durch dieselben, hat im Sinne einer Instruction zu geschehen.

§. 43.

Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit folgen soll, muss mit einem diesen Umstand unzeigenden Signale versehen seyn.

§. 44.

Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind. Ebenso sind an den Wechselpuncten der Gefälle Zeichen aufzustellen, an denen die Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich zu ersehen sind.

§. 45.

Diejenigen Strecken, welche gar nie oder bloss zeitweise mit der im §. 5 festgesetzten grössten Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch unzweifelhafte, vom Zuge aus leicht sichtbare Signale zu bezeichnen.

§. 46.

Na każdym pociągu, jadącym w ciemności, powinny się znajdować zewnątrz latarnie, nietylko dla tego, ażeby poznać można kierunek pociągu, lecz także i dla tego, ażeby personale czynne przy pociągu dostrzedz mogło, gdyby się część pociągu oddzieliła.

§. 47.

Wszelkie poruszania lokomotywów na kolei, winny być należycie sygnalizowane.

Pociągi robocze, powinny najmniej ¼ godziny przed nadejściem najrychlej oczekiwanego innego pociągu, ustąpić z toru, po którym tenże jedzie.

§. 48.

Nie dozwala się takich wymian dla pociągów przechodnich, przy których jeżeli nie są należycie ustawione pociągi, z szyn wyjść mogą.

Przy wymianach pociągów przechodnich należy umieścić takie znaki, żeby w dzień i w ciemności poznać można, który tór otwarty jest dla pociągu.

§. 49.

Należy zaprowadzić takie urządzenia, ażeby personale towarzyszące pociągowi, z maszynistą w każdej chwili w należytej zostawało komunikacyi, i ażeby przedsiębrać można sygnały wspomnione w §. 50 aż włącznie do §. 54.

§. 50.

Strażnicy od kolei, powinni być w możności dawania sygnałów w sposób niewątpliwy:

a) iż bezpiecznej jeździe po kolei, nie stoi w drodze żadna przeszkoda;

b) iż należy jechać zwolna;

c) iż zupełnie zastanowić należy.

§. 51.

Personale towarzyszące pociągowi, powinno być w możności dawania znaków do zastanowienia lub powolnego jechania.

§. 52.

Kierujący lokomotywem, powinien być w możności dawania znaków baczności, tudzież znaków do przyciągnienia lub spuszczenia hamulca.

§. 53.

Wzdłuż kolei, w obudwóch kierunkach, powinna być możność dawania znaków, aby pociąg nie odszedł, tudzież, że odszedł pociąg z najbliższej stacyi, jako też żeby nadeszła maszyna do pomocy.

§. 54.

Musi być możność dawania wszystkich w powyższym paragrafie oznaczonych sygnałów, nawet wtenczas, gdyby nie było telegrafu, lub gdyby zachodziła jakowa w nim przeszkoda.

§. 46.

An jedem sich im Dunkeln bewegenden Zuge müssen von Aussen Laternen angebracht seyn, die es möglich machen, damit sowohl die Richtung des Zuges zu erkennen, als auch eine allenfällige Abtrennung eines Theiles des Zuges von dem Zugspersonale leicht zu bemerken ist.

§. 47.

Alle Bewegungen der Locomotive auf der Bahn müssen gehörig signalisirt werden.

Arbeitszüge müssen wenigstens 1/4 Stunde vor der erwarteten frühesten Ankunft eines anderen Zuges das von diesem befahrene Geleise verlassen.

§. 48.

Wechsel für durchgehende Züge, bei welchen, wenn sie nicht richtig gestellt sind, die Züge aus dem Geleise kommen können, sind nicht zulässig.

An den Wechseln der durchgehenden Züge müssen solche Zeichen angebracht werden, dass sowohl beim Tage, als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleise dem kommenden Zuge geöffnet ist.

§. 49.

Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, dass eine allezeit sichere Communication zwischen dem Zugsbegleitungspersonale mit dem Maschinisten und die in den §§. 50 bis inclusive 54 angegebene Signalisirung stattfinden kann.

§. 50.

Die Bahnwächter müssen dem herannahenden Zuge auf unzweideutige Art signalisiren können:

a) dass der sicheren Befahrung der Bahn kein Hinderniss entgegenstehe;

b) dass langsam gefahren, oder

c) dass ganz still gehalten werden solle.

§. 51.

Das Zugbegleitungspersonale muss das Signal zum Halten oder Langsamfahren geben können.

§. 52.

Die Locomotivführer müssen das Zeichen zum Achtgeben, Bremsenanziehen und Bremsenloslassen geben können.

§. 53.

Der Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen wenigstens die Signale gegeben werden können, dass der Zug nicht abgehe, dass der Zug von der nächsten Station abgegangen sei, und dass eine Hilfsmaschine kommen solle.

§. 54.

Alle in den vorstehenden Paragraphen bezeichneten Signale müssen selbst dann, wenn kein Telegraph vorhanden, oder derselbe gestört ist, gegeben werden können.

B. O obowiązkach urzędników i sług ustanowionych przy kolejach rządowych.

§. 55.

a) Kiedy ruch kolei stoi pod bezpośrednim kierunkiem administracyi rządowej.

Urzędnicy i słudzy przy kolejach żelaznych rządowych, stojących pod bezpośrednim kierunkiem administracyi rządowej, otrzymają od tejże dokładne przepisy służbowe. Odpowiedzialnymi są za ścisłe pełnienie niniejszej ustawy w ogólności, jako też swych instrukcyj służbowych w szczególności.

Wszelkie zaniedbanie lub przekroczenie tychże instrukcyj, pociąga za sobą karę w drodze dyscyplinarnej (oddział *D.*), lub w drodze karnej, lub w jednej i drugiej. Oprócz tego, odpowiedzialnym zostaje przekraczający instrukcyę za wszelką szkodę z tego wynikłą.

Urzędnicy i słudzy ustanowieni, winni są z wszelką ostrożnością baczyć na to, ażeby czynności kolei odbywały się w zupełnym porządku z regularnością i bezpieczeństwem; tudzież ażeby zapobiegać wypadkom nieszczęścia, chociażby przypadki o które idzie, nie były pojedynczo przewidziane w instrukcyi służbowej.

§. 56.

Dalszy stosunek osób, ustanowionych przy kolejach żelaznych, zostających pod bezpośrednim kierunkiem administracyi państwa do tejże, uregulowany zostanie w porządku służbowym.

§. 57.

b) W razie wydzierżawienia kolei.

Jeżeli kolej nie zostaje pod bezpośrednim kierunkiem administracyi państwa, lecz wydzierżawiona jest osobie prywatnej lub towarzystwu prywatnemu, natenczas taż osoba prywatna lub towarzystwo prywatne, tudzież urzędnicy i słudzy, ustanowieni ze strony tychże osób, lub towarzystw prywatnych, mają na sobie, (nie uwłaczając wszakże w niczem stosunkom do administracyi państwa w kontrakcie przyjętym) wszystkie obowiązki i powinności, które w niniejszej ustawie w ogólności, a w szczególności w następującym oddziale włożone są na prywatne przedsiębiorstwa kolei żelaznych, tudzież na urzędników i sługi przez takowe ustanowionych.

C. O obowiązkach prywatnych przedsiębiorstw kolei żelaznych, tudzież ich urzędników i sług.

§. 58.

a) O uzyskaniu koncesyi.

W jaki sposób uzyskać należy koncesyę na kolej żelazną prywatną, co w tej mierze wypełnić i wykazać potrzeba, pod jakiemi okolicznościami na ten cel zawiązać się może towarzystwo w ogólności, a w szczególności towarzystwo na akcye, wyłożone jest bliżej w ustawie o koncesyach na koleje żelazne, tudzież w ustawach o stowarzyszeniach w ogólności i o stowarzyszeniach na akcye w szczególności.

B. Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener.

§. 55.

a) Bei dem unmittelbaren Betriebe der Bahn durch die Staatsverwaltung.

Die Beamten und Diener der Staatsbahnen, deren Betrieb unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet wird, erhalten von derselben genaue Dienstesvorschriften. Sie sind für die genaue Befolgung dieses Gesetzes überhaupt, und ihrer Dienstesinstructionen insbesondere verantwortlich.

Jede Vernachlässigung oder Uebertretung dieser Instruction zieht eine Ahndung im Disciplinarwege (Abtheilung D) oder im strafgerichtlichen Wege, oder in beiden Wegen zugleich nach sich. Nebstbei bleibt der Uebertreter der Instruction auch noch für allen hierdurch verursachten Schaden verantwortlich.

Die angestellten Beamten und Diener sind verpflichtet, alle Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, um die vollkommene Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes zu erhalten, und Unglücksfällen vorzubeugen, wenn auch die Fälle, um die es sich handelt, nicht einzeln in der Dienstesvorschrift vorgesehen seyn sollen.

§. 56.

Das übrige Verhältniss der an den Staatsbahnen, welche unmittelbar von der Staatsverwaltung betrieben werden, Angestellten zur Staatsverwaltung wird durch eine Dienstesordnung geregelt werden.

§. 57.

b) Bei Verpachtung des Betriebes.

Wird an den Staatsbahnen der Betrieb nicht unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet, sondern ist dieser Betrieb einer Privatperson oder einem Privatvereine zur Besorgung überlassen, so haben diese Privatperson oder dieser Privatverein (unbeschadet des allenfälligen Vertragsverhältnisses zur Staatsverwaltung), sowie die von diesen Privatpersonen oder Vereinen angestellten Beamten und Diener, rücksichtlich des Bahnbetriebes, alle Verpflichtungen und Verbindlichkeiten, welche in diesem Gesetze überhaupt, und in der folgenden Abtheilung (C) insbesondere den Privateisenbahnunternehmungen und den von ihnen aufgestellten Beamten und Dienern auferlegt sind.

C. Verpflichtungen der Privateisenbahnunternehmungen, sowie ihrer Beamten und Diener.

§. 58.

a) Erwirkung der Concession.

Auf welche Weise die Concession zu einer Privateisenbahn erwirkt werde, was in dieser Beziehung zu erfüllen und auszuweisen sei, unter welchen Umständen zu diesem Behufe ein Verein überhaupt, und ein Actienverein insbesondere gebildet werden dürfe, ist in dem Eisenbahnconcessionsgesetze, ferner in den Gesetzen über Vereine überhaupt und über Actienvereine insbesondere näher auseinandergesetzt.

§. 59.

Każde stowarzyszenie prywatne, upoważnione należycie do prowadzenia kolei żelaznej, obowiązane jest dla kierowania temi czynnościami, ustanowić osobną dyrekcyę i podać do wiadomości c. k. ministerstwa handlu, przemysłu i budowli publicznych, tudzież do wiadomości namiestnika, w którego okręgu znajduje się kolej żelazna lub części takowej, nazwiska osób, składających rzeczoną dyrekcyę niemniej tych, którzy w imieniu stowarzyszenia upoważnieni są do używania firmy. Taki sam obowiązek ma towarzystwo co do każdej zmiany, mogącej się wydarzyć w tym względzie.

§. 60.

Dyrekcya uważana jest względem administracyi państwa i publiczności za pełnomocnika stowarzyszenia, które za wszelkie czynności i zaniechania tejże dyrekcyi odpowiada według praw cywilnych.

Oprócz tego odpowiedzialni są członkowie tejże dyrekcyi osobiście jeszcze za wszystkie czynności i zaniechania, odnoszące się do prowadzenia ruchu kolei żelaznej.

§. 61.

c) O utrzymywaniu w ewidencyi urzędników i sług.

Wszelkie prywatne przedsiębiorstwo kolei żelaznej, a resp. dyrekcya jego obowiązana jest przedłożyć c. k. ministerstwu handlu, przemysłu i budowli publicznych, tudzież namiestnikowi kraju koronnego, w którym się znajduje kolej lub części takowej, dokładny spis wszystkich przy kolei ustanowionych urzędników i sług, do czego formularz wydanym zostanie przez administracyę rządową, z dokładnem i sumiennem zapełnieniem wszystkich jego rubryk; równie też wszelką zmianę, jaka zajść może w stanie rzeczonych urzędników i sług, podawać w terminach peryodycznych, które oznaczy ministerstwo handlu, przemysłu i budowli publicznych, do wiadomości tegoż ministerstwa i namiestnika.

§. 62.

d) O instrukcyi i obowiązkach urzędników i sług.

Między wszystkie klasy personalu czynnego około ruchu kolei, rozdzielić należy przepisy służbowe i instrukcye, w których obowiązki na nich nałożone, tudzież przepisy udzielone za skazówkę do utrzymania porządku, regularności i bezpieczeństwa, dokładnie i okolicznie wyrażone być mają.

Należy także ogłosić osobne normale co do przymiotów, wymaganych do tej lub do owej kategoryi służbowej.

Przedsiębiorstwo obowiązane jest wspomnione przepisy służbowe i normale, jeszcze przed ich zaprowadzeniem, przepisy zaś służbowe i instrukcye już zaprowadzone przy wydaniu niniejszej ustawy w przeciągu miesiąca po jej ogłoszeniu, podać do wiadomości administracyi rządowej, a poczynionych przez nią ze względów na dobro publiczne uwag przestrzegać i takowe wypełniać.

§. 59.

b) *Aufstellung einer Direction.*

Jeder zum Betriebe einer Eisenbahn gehörig autorisirte Privatverein ist verpflichtet zur Leitung dieses Betriebes eine eigene Direction aufzustellen, und die Personen, welche diese Direction bilden, sowie jene, welche im Namen des Vereines zu firmiren ermächtiget sind, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, sowie dem Statthalter, in dessen Bereich sich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke befindet, bekannt zu geben. Dieselbe Verpflichtung hat er rücksichtlich jeder diessfalls eintretenden Veränderung.

§. 60.

Die Direction erscheint der Staatsverwaltung und dem Publikum gegenüber als Bevollmächtigter des Vereines, welcher für alle Handlungen und Unterlassungen dieser Direction civilrechtlich verantwortlich ist.

Nebstbei sind aber die Mitglieder dieser Direction auch noch persönlich für alle, auf den Eisenbahnbetrieb Bezug habenden Handlungen und Unterlassungen verantwortlich.

§. 61.

c) *Evidenzhaltung der Beamten und Diener.*

Jede Privateisenbahn-Unternehmung und respective die Direction derselben ist verpflichtet, ein genaues Verzeichniss aller angestellten Beamten und Diener der Bahn, zu welchem das Formulare von der Staatsverwaltung hinausgegeben werden wird, unter genauer und verlässlicher Ausfüllung aller Rubriken desselben, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten und dem Statthalter des Kronlandes, in welchem sich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke befindet, vorzulegen, und auf gleiche Weise jede in dem Stande dieser Beamten und Diener sich ergebende Veränderung in periodischen von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten festzusetzenden Fristen zur Kenntniss dieses Ministeriums und des Statthalters zu bringen.

§. 62.

d) *Instructionen und Verpflichtungen dieser Beamten und Diener.*

Die verschiedenen Classen des Betriebspersonales müssen mit Dienstesvorschriften und Instructionen betheilt werden, in welchen die ihnen obliegenden Pflichten, und die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes geeigneten zur Richtschnur ertheilten Vorschriften, genau und umständlich zu bezeichnen sind.

Auch ist ein eigenes Normale über die Eigenschaften zu erlassen, welche für den einen oder den anderen Dienstposten erforderlich sind.

Diese Dienstesvorschriften und das eben erwähnte Normale sind von der Betriebsunternehmung noch vor ihrer Einführung (die bei Erlassung dieses Gesetzes aber bereits eingeführten Dienstesvorschriften und Instructionen binnen Einem Monate nach Kundmachung desselben) der Staatsverwaltung vorzulegen, und die von derselben aus öffentlichen Rücksichten hierüber etwa gemachten Erinnerungen zu beachten und zu befolgen.

§. 63.

Przepisy w §. 55 wydane dla organów czynnych przy prowadzeniu ruchu kolei żelaznych, stojących pod bezpośrednim kierunkiem administracyi rządowej w celu powrócenia i utrzymania porządku i bezpieczeństwa w czynnościach, tudzież dla uniknienia nieszczęść, rozciągają się także do urzędników i sług, ustanowionych przy kolejach żelaznych prywatnych (lub przy kolejach rządowych, przez osoby prywatne w ruchu utrzymywanych).

W myśl §. 55, podlegają rzeczeni urzędnicy i słudzy surowej karze za wszelkie zaniedbanie służby lub przekroczenie instrukcyj i niniejszej ustawy, tudzież odpowiedzialnymi zostają za wszelką szkodę tym sposobem wyrządzoną.

§. 64.

e) O prowadzeniu rachunków.

Przedsiębiorstwa kolei żelaznych prywatnych, obowiązane są prowadzić ścisłe i dokładne rachunki co do wszystkich gałęzi swej administracyi; wypełniać w tym względzie rozporządzenia, udzielone im ze względu na dobro publiczne przez c. k. ministerstwo handlu, przemysłu i budowli publicznych; tudzież dozwolić każdej chwili, żeby delegowani specyalni z tegoż ministerstwa urzędnicy przejrzeć mogli też rachunki, równie jak wszystkie inne jakiekolwiekbądź akta i księgi, odnoszące się do czynności około ruchu kolei, nakoniec składać na żądanie ich wszelkie wykazy i objaśnienia.

§. 65.

f) O opłacaniu podatku.

Jak dalece od przedsiębiorstw kolei żelaznych prywatnych, lub od kapitałów, gruntów i budynków, na ten cel obróconych, podatki, stemple, lub inne opłaty składać należy, o tem stanowią dotyczące przepisy podatkowe.

§. 66.

g) O porządku jazdy, o taryfach i warunkach przyjmowania.

Przedsiębiorstwa kolei żelaznych prywatne, obowiązane są ustanowiony przez nie porządek jazdy, taryfy, tudzież postanowienia względem obrotu osób i rzeczy (§. 4), przed ich ogłoszeniem równie jak przed każdą zmianą takowych, przedłożyć administracyi rządowej.

W szczególności administracya rządowa moc ma, ze względem na istniejące prawa i z uwagi na dobro publiczne zniżyć żądania przesadzone w pozycyach taryfowych, uregulować porządek jazdy z uwagi na połączenie z innemi kolejami żelaznemi i oznaczyć, w jakim stanie środki ruchu znajdować się powinny.

§. 67.

Cokolwiek w §. 66 zarządzone jest względem taryfy w ogólności, rozciąga się także do należytości asekuracyjnych i innych należytości pobocznych, jakie przedsiębiorstwo kolei żelaznych ustanowi.

§. 63.

Die im §. 55 für die Betriebsorgane an den von der Staatsverwaltung selbst betriebenen Staatseisenbahnen gegebenen Vorschriften zur Herstellung und Erhaltung der Ordnung und Sicherheit des Betriebes, sowie zur Abwendung von Unglücksfällen, gelten auch für die an Privateisenbahnen (und an den von Privatpersonen betriebenen Staatsbahnen) angestellten Beamten und Diener.

Im Sinne des §. 55 ist auch jede Dienstesvernachlässigung oder Uebertretung der Instruction und dieses Gesetzes an diesen Beamten und Dienern strenge zu ahnden, und es bleiben dieselben nebstbei für allen hiedurch verursachten Schaden verantwortlich.

§. 64.

e) Rechnungsführung.

Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, über alle Theile ihrer Administration genaue und deutliche Rechnung zu führen, hierin die ihnen aus öffentlichen Rücksichten von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zukommenden Weisungen zu befolgen, sowie jederzeit den hiezu speciell beauftragten Abgeordneten dieses Ministeriums die Einsicht in diese Rechnungen, sowie in alle wie immer Namen habende Betriebsacten und Bücher zu gestatten, und alle von denselben etwa angesprochenen Ausweise zu liefern und Auskünfte zu erstatten.

§. 65.

f) Steuer-Entrichtung.

In wiefern von den Privateisenbahn-Unternehmungen oder von den zu diesem Zwecke verwendeten Capitalien, Grundstücken und Gebäuden eine Steuer, eine Stämpel- oder sonstige Abgabe zu entrichten ist, wird in den diessfälligen Steuervorschriften festgesetzt.

§. 66.

g) Fahrordnung, Tarife und Aufnahmsbedingungen.

Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, die von ihnen festgesetzte Fahrordnung, die Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr (§. 4) vor ihrer Kundmachung, sowie jedesmal vor ihrer Abänderung der Staatsverwaltung vorzulegen.

Insbesondere bleibt der Staatsverwaltung mit Rücksicht auf die bestehenden Rechte, die Befugniss, aus öffentlichen Rücksichten übertriebene Anforderungen in den Tarifsätzen zu mässigen, mit Beachtung des Anschlusses an andere Eisenbahnen die Fahrordnung zu reguliren und die Beschaffenheit der Betriebsmittel festzusetzen.

§. 67.

Was in dem §. 66 von dem Tarife im Allgemeinen angeordnet worden ist, gilt auch für die von den Privateisenbahn-Unternehmungen festzusetzenden Assecuranz- und sonstigen Nebengebühren.

§. 68.

Przedsiębiorstwa kolei żelaznych, obowiązane są przewozić pocztę bezpłatnie.

Warunki tegoż przewożenia, ustanowione będą przez c. k. ministerstwo handlu przemysłu i budowli publicznych, ze względem na okoliczności i stosunki czasowe.

Zakład pocztowy, ma prawo używać własnych wagonów pocztowych i żądać od przedsiębiorstwa kolei żelaznej, aby bezpłatnie przewoziło nietylko te wagony, ale także urzędników i sług, przesełkom pocztowym towarzyszących, tudzież aby należycie przechowywało i strzegło pocztowe wagony w lokalnościach swoich.

§. 69.

i) O transportowaniu wojska.

Jeżeli do transportowania wojska lub efektów wojskowych, użytą być ma kolei żelazna, wówczas na wezwanie komendy wojskowej krajowej, korpusu wojskowego, lub wyższej jeszcze komendy wojskowej, albo c. k. ministerstwa wojny, przedsiębiorstwo jest obowiązane natychmiast i przed wszystkiemi innemi transportami stawić do dyspozycyi administracyi wojskowej wszelkie potrzebne środki transportu za stosownem wynagrodzeniem, które będzie ustanowione za wzajemnem porozumieniem, i które nie może nigdy przenosić zwykłych cen transportowych.

Gdyby przez taki transport przerwane zostały pociągi regularne, natenczas pocztę przesełać należy wraz z transportem wojskowym.

§. 70.

k) W czasie stanu oblężenia i wojny.

W czasie stanu oblężenia, równie jak w czasach wojny, władza do tego powołana, ma prawo za stosownem wynagrodzeniem obrócić ruch kolei żelaznej wyłącznie lub w części na użytek wojenny, a nawet zastanowić go, o ile tego wymagają strategiczne lub inne względy wojskowe.

D. O dozorze i kontroli.

§. 71.

1. ZE STRONY DYREKCYI KOLEI ŻELAZNEJ.

Dozór bezpośredni nad urzędnikami i sługami kolei, należy do dyrekcyi kolei.

Dyrekcya ma na sobie obowiązek czuwania nad tem, żeby wszyscy urzędnicy i słudzy postępowali ściśle wedle swych instrukcyj, pełnili wiernie obowiązki swoje, tudzież ażeby przepisy prawne, wydane w celu bezpieczeństwa i porządku na kolei, należycie były przestrzegane.

§. 68.

h) *Beförderung der Post.*

Die Eisenbahn-Unternehmungen sind zur unentgeltlichen Beförderung der Post verpflichtet.

Die Modalitäten dieser Beförderung werden mit Rücksicht auf die obwaltenden Umstände und Zeitverhältnisse von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten festgesetzt.

Die Postanstalt ist berechtiget, sich eigener Postwaggons zu bedienen, und die unentgeltliche Beförderung derselben, sowie der die Postsendungen begleitenden Diener und Beamten, und die gehörige Verwahrung und Beaufsichtigung dieser Waggons in den Räumen der Eisenbahn-Unternehmung von der letzteren zu fordern.

§. 69.

i) *Militärtransporte.*

Wenn zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von der Eisenbahn Gebrauch gemacht werden will, so ist auf Anordnung eines Militär-Landes-, eines Armeecorps- oder noch höheren Militärcommando, oder des k. k. Kriegsministeriums, die Unternehmung verpflichtet, der Militärverwaltung hiezu alle dienlichen Betriebsmittel gegen eine angemessene, im wechselseitigen Einverständnisse festzusetzende Vergütung (welche jedoch die gewöhnlichen Tarifspreise niemals übersteigen darf) sogleich und mit Bevorzugung vor jedem anderweitigen Transporte, zur Verfügung zu stellen.

Sollten dadurch die regelmässigen Züge unterbrochen werden, so ist die Post mit dem Militärtransportszuge zu befördern.

§. 70.

k) *Im Belagerungszustande und in Kriegszeiten.*

Im Belagerungszustande, sowie in Kriegszeiten steht der hiezu berufenen Militärbehörde das Recht zu, so weit es strategische oder sonst militärische Rücksichten gebieten, gegen angemessene Entschädigung den Bahnbetrieb ganz oder zum Theile zu militärischen Zwecken zu benützen oder auch einzustellen.

D. *Aufsicht und Controle.*

§. 71.

1. *Von Seite der Bahndirection.*

Die unmittelbare Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener steht der Bahndirection selbst zu.

Dieselbe hat die Verpflichtung, darüber zu wachen, dass sämmtliche Beamte und Diener ihre Instructionen genau befolgen, ihre Pflichten treu erfüllen, dass die zur Sicherheit und Ordnung des Betriebes erlassenen gesetzlichen Vorschriften gehörig beobachtet werden.

§. 72.

Dyrekcya odpowiedzialną jest za wypełnienia powyżej rzeczonego obowiązku.

Dyrekcya także ma prawo nakładać kary porządkowe i dyscyplinarne na urzędników i sług, przekraczających swój obowiązek, w miarę wydanych w tej mierze przepisów służbowych i instrukcyj.

§. 73.

2. ZE STRONY INSPEKCYI JENERALNEJ.

Wyższy nadzór i kontrolę w celu utrzymania bezpieczeństwa i porządku w ruchu kolei żelaznych (tak przy kolejach rządowych jako też prywatnych) wykonywa inspekcya jeneralna kolei żelaznych, mająca na ten cel być ustanowioną i złożoną z inspektora jeneralnego i kilku podwładnych komisarzów, której zakres działania oznaczony zostanie osobną instrukcyą służbową. Taż inspekcya jeneralna podlega wprost c. k. ministerstwu handlu, przemysłu i budowli publicznych.

§. 74.

a) W ogólności.

Inspekcya jeneralna obowiązana jest w ogólności czuwać starannie nad dokładnem wypełnieniem wszystkich odnoszących się do czynności około ruchu kolei żelaznej rozporządzeń prawnych, a szczególnie ustawy niniejszej; usuwać odkryte uchybienia i wady jak najspieszniej i sprawić by winowajcy odebrali karę prawem wyznaczoną.

§. 75.

b) Co do stanu, w jakim się budowa kolei znajduje.

W szczególności zaś inspekcya jeneralna, winna jest zwrócić uwagę swoję na stan, w jakim się znajdują budowa kolei, budynki, i inne do kolei należące przyrządy i nalegać na dyrekcye kierujące ruchem kolei, a wedle okoliczności na przedsiębiorstwa kolei, ażeby wszelkie z jakiejkolwiekbądź przyczyny powstające, bezpieczeństwu i regularności ruchu zagrażające wady, uchybienia i uszkodzenia jak najspieszniej poprawione i do porządku przyprowadzone zostały.

§. 76.

c) Pod względem środków ruchu.

Również inspekcya jeneralna ma obowiązek czuwać nad stanem, w jakim się znajdują środki ruchu (cały *fundus instructus* ruchu), tudzież środki potrzebne do uniknienia nieszczęść jakoteż do ratunku w razie takowych, ogólnie wszystkie w §. 2. wymienione przedmioty i nalegać na to, ażeby przedsiębiorstwa miały staranie o to, żeby przedmioty te zawsze w należytej ilości i w należytym stanie były pod ręką.

§. 77.

d) Pod względem porządku jazdy, taryf i postanowień co do obrotu osób i rzeczy.

Inspekcya jeneralna jest obowiązana baczyć na to, ażeby obwieszczony porządek jazdy, taryfy, i postanowienia co do obrotu osób i rzeczy, ściśle były zacho-

§. 72.

Die Direction ist für die Erfüllung dieser Verbindlichkeit verantwortlich.

Derselben steht aber auch das Recht zu, gegen die ihre Pflicht verletzenden Beamten und Diener nach Massgabe der diessfälligen Dienstesvorschriften und Instructionen, Ordnungs- und Disciplinarstrafen zu verhängen.

§. 73.

2. Von Seite der Generalinspection.

Die höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnen (u. z. sowohl bei Staats-, als bei Privatbahnen) wird von einer zu diesem Behufe aufzustellenden Generalinspection der Eisenbahnen (einem Generalinspector und den ihm untergeordneten Commissären) ausgeübt, deren Wirkungskreis durch eine besondere Dienstinstruction bestimmt ist. Diese Generalinspection untersteht unmittelbar dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten.

§. 74.

a) Im Allgemeinen.

Die Generalinspection ist im Allgemeinen verpflichtet, die genaue Befolgung aller sich auf den Eisenbahnbetrieb beziehenden gesetzlichen Anordnungen, und insbesondere des gegenwärtigen Gesetzes sorgfältig zu überwachen, die entdeckten Gebrechen so schnell als möglich zu beseitigen, und die Veranlassung zu treffen, dass die Schuldtragenden der gesetzlichen Ahndung unterzogen werden.

§. 75.

b) In Betreff des Bauzustandes der Bahn.

Insbesondere hat die Generalinspection ihr Augenmerk auf den Bauzustand der Bahn, der Bahngebäude und des anderen Bahnzugehöres zu richten, und die Betriebsdirectionen oder nach Umständen die Betriebs-Unternehmungen zu verhalten, alle, aus was immer für Ursachen entstehenden, die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes gefährdenden Mängel, Unvollkommenheiten und Schadhaftigkeiten auf das Schleunigste zu verbessern und ordnungsmässig herzustellen.

§. 76.

c) In Betreff der Betriebsmittel.

Auf gleiche Weise liegt der Generalinspection die Verpflichtung ob, den Zustand der Betriebsmittel (des ganzen Betriebs-Fundus-instrnctns), sowie der zur Verhütung von Unglücksfällen, und zur Rettung beim Eintritte derselben, erforderlichen Mittel, überhaupt alle im §. 2 gedachten Gegenstände zu überwachen, und die Betriebs-Unternehmungen anzuhalten, dafür zu sorgen, dass diese Gegenstände stets in der gehörigen Menge und Qualität vorhanden seien.

§. 77.

d) In Betreff der Fahrordnung, der Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr.

Die Generalinspection ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die kundgemachte Fahrordnung, die Tarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr

wywane i wszelkie uzasadnione zażalenia w tym względzie jak najspieszniej były usunięte.

W razach przeszkody zachodzącej w ruchu kolei, lub w wydarzających się wypadkach nieszczęścia, inspekcya jeneralna ma prawo i obowiązek, żądania najspieszniejszej i najczynniejszej pomocy od przedsiębiorstwa (równie jak od wszystkich urzędników i sług przy kolei).

§. 78.

e) Pod względem urzędników i sług.

Inspekcya jeneralna ma także prawo i obowiązek doglądać czynności służbowych wszystkich urzędników i sług (tak przy kolejach rządowych jak prywatnych) i pociągać do surowej odpowiedzialności wszystkich tych, którzy się dopuszczą przekroczenia swych instrukcyj, lub niniejszej ustawy lub jakiegobądź zaniedbania swej służby, a to w miarę niniejszej ustawy, lub innych w tym wyględzie wydanych rozporządzeń, albo też według okoliczności podać ich właściwemu sądowi karnemu do ukarania.

§. 79.

aa) O władzy dyscyplinarnej służącej inspekcyi jeneralnej w ogólności.

Ważność jaką mają czynności około ruchu kolei żelaznej dla dobra powszechnego sprowadzają konieczność nadać inspekcyi jeneralnej władzę dyscyplinarną nad wszystkimi urzędnikami i sługami, ustanowionymi przy kolejach żelaznych rządowych i prywatnych, i upoważnić ją, nakładać na rzeczonych urzędników i sług, z wyjątkiem wspomnionych w §. 85 dyrektorów i członków dyrekcyi) w miarę przekroczeń służbowych, których się dopuszczą, a mianowicie na urzędników i sług przy kolejach żelaznych prywatnych, wspomnione w §. 80 kary porządkowe, na urzędników i sług zaś przy kolejach rządowych, wspomnione w §§. 80 i 81 kary porządkowe i dyscyplinarne (§. 83), tudzież wykonać takowe na urzędnikach i sługach przy kolejach żelaznych rządowych, a co do urzędników zaś i sług przy kolejach żelaznych prywatnych, podać ich do wiadomości dyrekcyi i nastawać na to, ażeby przez nią kary na nich wykonane zostały.

§. 80.

bb) O rozporządzeniach w celu utrzymania porządku.

Jako rozporządzenia w celu utrzymania porządku uważać się będzie.

1. Napomnienie, t. j. proste przywołanie do pamięci urzędnika lub sługi obowiązków nań włożonych.

2. Skarcenie słowne, t. j. ostra nagana za przekroczenie w służbie z wskazaniem oraz skutków prawnych w razie powtórnego przekroczenia obowiązków.

§. 81.

cc) O karach dyscyplinarnych.

Kary dyscyplinarne, które mogą być wymierzone na mocy niniejszej ustawy, są następujące:

1. Nagany, które należy połączyć z zagrożeniem surowych kar dyscyplinarnych, w razie powtórzenia.

genau beobachtet, und alle gegründeten Beschwerden in dieser Beziehung mit thunlichster Beschleunigung behoben werden.

In Fällen von Störungen im Bahnbetriebe oder eingetretenen Unglücksfällen ist die Generalinspection berechtiget und verpflichtet, von der Betriebs-Unternehmung (sowie von sämmtlichen Bahnbeamten und Dienern) die schleunigste und wirksamste Abhilfe anzusprechen.

§. 78.

e) *In Betreff der Beamten und Diener.*

Die Generalinspection hat ferner das Recht und die Verbindlichkeit, sämmtliche Beamte und Diener (sowohl der Staats-, als Privateisenbahnen) in ihren Dienstesverrichtungen zu überwachen, und alle diejenigen, welche sich eine Ausserachtlassung ihrer Instruction, oder dieses Gesetzes, oder was immer für eine Dienstesvernachlässigung zu Schulden kommen lassen, nach Massgabe dieses Gesetzes oder der sonstigen, in dieser Beziehung erlassenen Verordnungen zur strengen Verantwortung zu ziehen, oder nach Beschaffenheit des Falles dem competenten Strafgerichte zur Bestrafung anzuzeigen.

§. 79.

aa) *Disciplinargewalt der Generalinspection im Allgemeinen.*

Die Wichtigkeit des Eisenbahnbetriebes für das öffentliche Wohl macht es nothwendig, der Generalinspection in Betreff sämmtlicher an Staats- und Privatbahnen angestellten Beamten und Diener eine Disciplinargewalt einzuräumen, und dieselbe zu ermächtigen, gegen diese Beamten und Diener (mit Ausnahme der im §. 85 erwähnten Directoren und Directionsmitglieder) nach Massgabe des ihnen zu Schulden kommenden Dienstvergehens, und zwar gegen die Beamten und Diener der Privatbahnen die im §. 80 erwähnten Ordnungs-, und gegen die Beamten und Diener der Staatsbahnen die in den §§. 80 und 81 angeführten Ordnungs- und Disciplinarstrafen (§. 83) zu verhängen, und bei den Staatseisenbahnbeamten und Dienern auch zu vollziehen, bei den Privateisenbahnbeamten und Dienern aber der Direction anzuzeigen und darauf zu dringen, dass durch dieselbe deren Vollzug bewerkstelliget werde.

§. 80.

bb) *Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung.*

Als Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung werden erklärt:

1. Die Mahnung, d. i. die einfache Erinnerung an die dem Beamten oder Diener obliegenden Dienstpflichten.

2. Die Rüge, d. i. der eindringliche Tadel wegen eines vorgekommenen Dienstvergehens, mit Hinweisung auf die gesetzlichen Folgen wiederholter Pflichtverletzung.

§. 81.

cc) *Disciplinarstrafen.*

Die nach diesem Gesetze zu verhängenden Disciplinarstrafen sind:

1. Verweise, welche stets mit Androhung strengerer Disciplinarstrafen für den Fall der Wiederholung zu verbinden sind.

2. Kary pieniężne aż do kwoty wyrównywającej miesięcznej płacy, albo nagrodzie.

3. Zawieszenie w służbie na tak długo, jak długo trwa dochodzenie rzeczy w drodze dyscyplinarnej lub sądowej.

4. Oddalenie ze służby.

Według tego, jak się ze śledztwa okaże, iż winny według swych wiadomości lub usposobienia umysłu, albo też z powodu powtórnie okazanego braku potrzebnej pilności lub należnej uwagi do służby czynnej około ruchu w ogóle albo też do pewnej jej gałęzi zdolnym nie jest; wyrzeczone być może oddalenie jego ze służby albo na czas pewny, albo na zawsze, a to, albo w ogólności albo od pewnego tylko rodzaju czynności.

Przy oddaleniu czasowym należy także oznaczyć warunki, które wypełnić winien w razie przywrócenia go do służby.

§. 82.

dd) O orzeczeniach i środkach prawnych przeciw nim.

Powyżej rzeczone kary należy wymierzać według okoliczności, winę uciążających lub zwalniających, ze względem na stopień i rodzaj przestępstwa służbowego, na powtórzenie takowego, na niebezpieczeństwo większe lub mniejsze, jakie przez takowe sprowadzone zostało, lub na wielkość rzeczywistej szkody, przez nie zrządzonej.

Do wymierzania kar, wyrażonych w §. 80, 1) i 2), tudzież w §. 81, 1) 2) i 3), również do oddalenia ze służby personale strażników, upoważnieni są tak inspektor jeneralny, jakoteż komisarze eksponowani; oddalenie zaś ze służby urzędników i reszty personale służbowego, może zarządzić tylko sam inspektor jeneralny.

Każda takowa kara wyrzeczona być musi zresztą po uprzedniem w przepisanem porządku odbytem dochodzeniu lub śledztwie, wyrokiem należycie uzasadnionym, który w oryginale doręczony być winien ukaranemu, w wierzytelnym odpisie zaś, jego dyrekcyi przełożonej.

Przy dochodzeniu tego rodzaju, obowiązane są władze polityczne i władze do przestrzegania bezpieczeństwa ustanowione przyjść w pomoc inspekcyi jeneralnej (n. p. przez wysłuchanie świadków i t. p.).

Przeciw wszystkim wyż wspomnionym orzeczeniom, można wnieść zażalenie do c. k. ministerstwa handlu.

Zażalenie wniesione być winno najdalej w 14 dniach po doręczonem orzeczeniu i nie odracza skutku tegoż w przypadkach 3. i 4. §. 81.

§. 83.

ee) O tablicach kwalifikacyjnych.

Każda wyrzeczona kara ma być zanotowaną w tablicach kwalifikacyjnych (których formularze rząd oznaczy), prowadzić się mających o urzędnikach i sługach przy kolejach żelaznych.

2. Geldstrafen bis zu dem Betrage Eines Monatgehaltes oder Lohnes.

3. Die Dienstessuspension für die Dauer einer anhängigen Disciplinar- oder strafgerichtlichen Untersuchung.

4. Die Entfernung vom Dienste.

Auf diese Entfernung vom Dienste kann (wenn sich aus der Untersuchung zeigen sollte, dass der Schuldtragende nach seinen Kenntnissen oder seiner Gemüthsbeschaffenheit, oder des wiederholt bewiesenen Mangels an dem nöthigen Fleisse, oder der erforderlichen Aufmerksamkeit für den Betriebsdienst entweder überhaupt, oder für einen gewissen Zweig desselben nicht geeignet ist) entweder auf einen gewissen Zeitraum, oder für immer, u. z. entweder allgemein, oder für eine specielle Geschäftsführung erkannt werden.

Bei einer zeitlichen Ausschliessung sind auch die Bedingungen vorzuzeichnen, welche für den Fall der Wiederanstellung von dem Betreffenden zu erfüllen seyn werden.

§. 82.

dd) *Erkenntnisse und Rechtsmittel dagegen.*

Diese Strafen sind nach Massgabe der eintretenden Erschwerungs- oder Milderungs-Umstände mit Rücksicht auf den Grad und die Art des Dienstvergehens auf die allenfällige Wiederholung desselben, auf die hiedurch herbeigeführte grössere oder geringere Gefahr, oder die Grösse des verursachten wirklichen Schadens zu bemessen.

Zur Verhängung der im §. 80, 1. und 2. und der im §. 81, 1., 2. und 3. angeführten Strafen, so wie zur Entfernung des Wächterpersonales vom Dienste sind sowohl der Generalinspector, als auch die exponirten Commissäre ermächtiget; die Entfernung vom Dienste gegen Beamte und das übrige Dienstespersonale kann bloss der Generalinspector verfügen.

Jede diessfällige Strafe muss übrigens mit einem gehörig motivirten, dem Bestraften im Originale und seiner vorgesetzten Direction in ämtlicher Abschrift einzuhändigenden Erkenntnisse nach vorhergegangener ordnungsmässiger Erhebung oder Untersuchung ausgesprochen werden.

Bei einer solchen Untersuchung sind die Sicherheits- und politischen Behörden verpflichtet, der Generalinspection (z. B. durch Einvernehmung von Zeugen etc.) hilfreiche Hand zu leisten.

Gegen alle vorerwähnten Erkenntnisse kann die Beschwerde an das Handelsministerium gerichtet werden.

Diese Beschwerde ist längstens 14 Tage nach zugestelltem Erkenntnisse einzubringen, und hat in den Fällen 3 und 4 des §. 81 keine aufschiebende Wirkung.

§. 83.

ee) *Qualificationstabellen.*

Jede zuerkannte Strafe ist in den über die Eisenbahnbeamten und Diener zu führenden Qualificationstabellen (deren Formulare die Staatsverwaltung festsetzen wird) gehörig anzumerken.

§. 84.

ff) O wykonaniu orzeczeń.

Dyrekcye kierujące czynnościami około ruchu kolei żelaznych rządowych, równie jak dyrekcye towarzystw prywatnych przedsiębiorących koleje żelazne, obowiązane są wykonywać orzeczenia, wypadłe na mocy niniejszej ustawy, tudzież wypełniać chętnie wszelkie rozporządzenia inspekcyi jeneralnej, wydawane w celu utrzymywania porządku i bezpieczeństwa w czynnościach około kolei żelaznej.

W szczególności nie wolno bez osobnego pozwolenie ministra handlu, przemysłu i budowli publicznych, używać osoby oddalonej ze służby orzeczeniem prawomocnem, przy żadnej kolei żelaznej w państwie austryackiem do tej czynności, której wyrok dotycze.

§. 85.

g) O karach przeciw dyrekcyi i członkom przedsiębiorstw.

Gdyby dyrekcya kolei żelaznych rządowych, lub dyrekcya towarzystwa kolei prywatnej, wahała się wypełnić niezwłocznie orzeczenia lub rozporządzenia inspekcyi jeneralnej, lub gdyby nadspodziewanie członkowie dyrekcyi sami dopuścili się jakiego przewinienia, czyli to przez czynność, czyli też przez zaniechanie jakiego przestępstwa niniejszej ustawy lub innych wydanych o ruchu kolei żelaznych rozporządzeń; natenczas inspekcya jeneralna obowiązaną jest uczynić o tem bezzwłocznie relacyę do c. k. ministerstwa handlu, przemysłu i budowli publicznych.

C. k. ministerstwo handlu, przemysłu i budowli publicznych, ma w takich razach prawo wymierzyć przeciw dyrektorom kolei żelaznych, tak rządowych jak prywatnych, wspomnione w §. 81 kary dyscyplinarne, a przy kolejach żelaznych prywatnych, oprócz tego nałożyć na członków towarzystwa kolei żelaznych prywatnych przez władzę odpowiednią kary prawem ustanowione.

Również mają prawo dotyczące namiestnikostwa, na mocy uchwał zapadłych w drodze kolegialnej zmusić przedsiębiorstwa kolei żelaznych prywatnych karami pieniężnemi od 100 do 2000 złtr. m. k. lub innemi środkami prawnemi, ażeby wypełniały w terminie oznaczonym obowiązki, jakie na nich ciążą pod względem bezpieczeństwa i porządku.

Kary pieniężne winny są namiestnikostwa ściągnąć po bezskutecznym terminu upływie. Gdyby kolej, lub środki ruchu zeszły do takiego stanu, iżby przez to zagrożone zostało bezpieczeństwo użycia i ruchu jej, wówczas ministerstwo handlu, przemysłu i budowli publicznych, winno zastanowić ruch na całej kolei lub na dotyczącej osobnej jej przestrzeni, a w razie potrzeby, zarządzić naprawienie jej przez rząd kosztem towarzystwa.

§. 84.

ff) *Ausführung der Erkenntnisse.*

Die Betriebsdirectionen der Staatseisenbahnen, sowie die Direction der Privat-Eisenbahnvereine sind verpflichtet, die nach Vorschrift dieses Gesetzes gefällten Erkenntnisse in Vollzug zu setzen, sowie allen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erlassenen Verfügungen der Generalinspection willige Folge zu leisten.

Insbesondere darf ein durch rechtskräftiges Erkenntniss entlassenes Individuum bei keiner Eisenbahn in dem österreichischen Reiche zu dem Geschäfte, für welches das Urtheil lautet, ohne besondere Bewilligung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten verwendet werden.

§. 85.

3. Strafen gegen die Direction und Mitglieder der Unternehmungen.

Sollte eine Betriebsdirection der Staatseisenbahnen, oder eine Direction eines Privateisenbahn-Vereines sich weigern, die Erkenntnisse oder Anordnungen der Generalinspection ungesäumt in Vollzug zu setzen, oder sollte wider Vermuthen den Directionsmitgliedern selbst irgend ein Verschulden, sei es durch eine Handlung oder Unterlassung, eine Uebertretung dieses Gesetzes oder sonstiger in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb erlassenen Verordnungen zur Last fallen, so ist die Generalinspection verpflichtet, hievon ohne Verzug dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die Anzeige zu machen.

Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ist in solchen Fällen berechtiget, gegen die Betriebsdirectoren der Staats- und Privateisenbahnen die im §. 81 erwähnten Disciplinarstrafen in Anwendung zu bringen, und bei Privateisenbahnen überdiess die etwa schuldtragenden Mitglieder des Privateisenbahn-Vereines selbst durch die competente Behörde zur gesetzlichen Strafe zu ziehen.

Auch haben die betreffenden Statthaltereien das Recht, über im Collegialwege gefasste Beschlüsse die Privateisenbahn-Unternehmungen durch Geldbussen von 100 fl. bis 2000 fl. C. M. oder durch sonstige gesetzliche Mittel anzuhalten, die denselben in Betreff auf Sicherheit und Ordnung obliegenden Verbindlichkeiten innerhalb eines anzuberaumenden Termines zu erfüllen.

Die diessfälligen Geldbussen sind nach fruchtlosem Verstreichen des Termines durch die Statthaltereien einzutreiben. Wären die Bahn- oder die Betriebsmittel in einen solchen Zustand gekommen, dass dadurch die Sicherheit der Benützung und des Betriebes gefährdet werden, so ist von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten der Betrieb auf der ganzen Bahn, oder den betreffenden einzelnen Strecken einzustellen und nöthigenfalls die Herstellung von Seite des Staates auf Kosten des Vereines zu veranlassen.

§. 86.

4. O PRZEZNACZENIU KAR PIENIĘŻNYCH.

Wszystkie kary pieniężne wymierzone w drodze dyscyplinarnej, przepadają na korzyść funduszu pensyonowania przedsiębiorstwa kolei żelaznej, lub gdy nie istnieje takowy fundusz pensyonowania, lub gdy przedsiębiorstwo prywatne karę płaci, na rzecz funduszu ubogich tego miejsca lub tej gminy, gdzie zasądzony zamieszkuje.

§. 87.

5. O ZAKAZANYCH PRAWAMI KARNEMI CZYNNOŚCIACH OSÓB PRZY KOLEI USTANOWIONYCH.

Gdyby która z osób przy kolei ustanowionych dopuściła się pod względem ruchu kolei, czynu lub zaniechania zakazanego powszechnemi prawami karnemi, wówczas spada nań także kara zagrożona w ustawach karnych, którą wymierzyć winien właściwy sąd karny.

W takim razie należy wprawdzie postępowanie dyscyplinarne przeprowadzić niezawiśle od czynności urzędowych sądu karnego, a nawet i wtenczas gdyby ze strony sądu karnego wypadło orzeczenie uwalniające; orzeczoną zaś karę dyscyplinarną (z wyjątkiem wymaganego już przedtem zawieszenia w służbie, należy wykonać dopiero po ukończeniu czynności urzędowej sądu karnego, a przy wykonaniu kary dyscyplinarnej także wzgląd mieć na orzeczenie kary, przez sąd karny wydane.

§. 88.

6. O KOSZTACH DOZORU.

Koszta inspekcyi jeneralnej w powszechności pokryte będą przez rząd; przedsiębiorstwa zaś kolei żelaznej obowiązane są urzędnikom inspekcyi jeneralnej, tudzież urzędnikom politycznym i policyjnym w podróżach służbowych, odbywanych w sprawach kolei żelaznej, udzielić bezpłatne bilety podróżne do wagonów klasy pierwszej.

§. 89.

Przedsiębiorstwa kolei żelaznych prywatnych, obowiązane są nadto wynagrodzić administracyi państwa w summie ryczałtowej, mającej być oznaczoną przez dotyczące ministerstwo, owę zwyżkę w wydatkach, która przypada na wysokie eraryum z powodu dotyczącej kolei, tak za właściwy dozór policyjny (w szczególności według rozdziału II^{go} ustawy), jakoteż za przestrzeganie przepisów co do dochodów skarbowych niestałych.

Również przedsiębiorstwa kolei winny mieć staranie, ażeby do uskutecznienia czynności urzędowych, wystawione i utrzymywane były potrzebne lokalności urzędowe niemniej też w przypadkach, w których dotyczące ministerstwo uzna to za potrzebne, postarać się należy o przyzwoite pomieszczenie urzędników i sług.

§. 90.

7. O NADZORZE I PRZESTRZEGANIU ZE STRONY ORGANÓW POLICYJNYCH.

Lubo podług powyższych zasad nadzór i kontrola bezpośrednia ruchu kolei żelaznej pod względem techniczno-administracyjnym, należy do inspekcyi jeneralnej, a w

§. 86.

4. Verwendung der Disciplinar-Strafgelder.

Sämmtliche nach diesem Gesetze im Disciplinarwege verhängten Geldbussen verfallen dem Pensionsfonde der Eisenbahn-Unternehmung, oder falls kein solcher Pensionsfond vorhanden ist, wenn die Privat-Unternehmung als solche die Strafe zahlt, dem Armenfonde des Ortes oder der Gemeinde, wo der Verurtheilte seinen Aufenthalt hat.

§. 87.

5. Strafgerichtlich verpönte Handlungen der Angestellten der Bahn.

Sollte ein Angestellter der Bahn in Bezug auf den Bahnbetrieb sich irgend einer in den allgemeinen Strafgesetzen für strafbar erklärten Handlung oder Unterlassung schuldig machen, so trifft denselben auch die in den Strafgesetzen verhängte Strafe, welche von dem competenten Strafgerichte zuzuerkennen ist.

Für einen solchen Fall ist das Disciplinarverfahren zwar unabhängig von der strafgerichtlichen Amtshandlung und selbst eines allenfälligen strafgerichtlichen Freisprechungs-Erkenntnisses durchzuführen; die zuerkannte Disciplinarstrafe aber (mit Ausnahme einer etwa noch früher erforderlichen Dienstessuspension) erst nach beendeter strafgerichtlicher Amtshandlung in Vollzug zu setzen, sowie bei Vollziehung dieser Disciplinarstrafe auf das von dem Strafgerichte gefällte Straferkenntniss gehörige Rücksicht zu nehmen.

§. 88.

6. Kosten der Aufsicht.

Die Kosten der Generalinspection werden im Allgemeinen vom Staate bestritten, dagegen sind die Eisenbahn-Unternehmungen verpflichtet, den Beamten der Generalinspection und den politischen und polizeilichen Beamten bei den in Angelegenheiten der Eisenbahn vorkommenden Dienstreisen Freikarten der ersten Wagenclasse zu ertheilen.

§. 89.

Die Betriebs-Unternehmungen der Privateisenbahnen sind ferner verpflichtet, der Staatsverwaltung mittelst einer von dem betreffenden Ministerium festzusetzenden Pauschalsumme, denjenigen Mehraufwand zu ersetzen, welcher dem h. Aerar aus Anlass der bezüglichen Bahn, für die eigentliche Polizeiaufsicht (insbesondere nach Abschnitt II dieses Gesetzes) und für die gefällsämtliche Ueberwachung zur Last fällt.

Auch haben die Betriebs-Unternehmungen zum Behufe der Vornahme der bezüglichen Amtshandlungen für die Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten, sowie in Fällen, wo es von dem competenten Ministerium für nothwendig erkannt werden sollte, für die anständige Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener Sorge zu tragen.

§. 90.

7. Aufsicht und Ueberwachung von Seite der Polizeiorgane.

Obgleich nach den vorstehenden Grundsätzen die unmittelbare Aufsicht und Controle des Eisenbahnbetriebes in technisch-administrativer Beziehung der Generalinspec-

ostatniej instancyi do c. k. ministerstwa handlu, przemysłu i budowli publicznych, obowiązane są także i przedsiębiorstwa kolei żelaznych, równie jak urzędnicy i słudzy takowych, przestrzegać ogólnie ustaw policyjnych, a w tym względzie stoją takowi pod dozorem organów bezpieczeństwa i władz politycznych.

§. 91.

8. O MOCY OBOWIĄZUJĄCEJ PRZEPISÓW DLA PRZEDSIĘBIORSTW KOLEI ŻELAZNYCH UPRZYWILEJOWANYCH I USANKCYONOWANYCH.

Zawartym w niniejszej ustawie przepisom i obowiązkom, podlegają także przedsiębiorstwa już ukoncesyonowane i uprzywilejowane od dnia, w którym niniejsza ustawa wstąpi w wykonanie.

Tylko wedle przepisu niniejszej ustawy sprawiać można nowe środki ruchu. Te, które już są sprawione, muszą najdalej w lat 5 (od dnia, w którym niniejsza ustawa obowiązywać zacznie) stosownie do jej przepisu być zmienione, jeżeli ministerstwo handlu, przemysłu i budowli publicznych na prośbę przedsiębiorstw, nie dozwoli do tego wyjątkowo terminu dłuższego.

§. 92.

Dla kolei żelaznych, na których ruch odbywa się za pomocą innej siły, a nie za pomocą maszyn parowych, wydane będzie stosowne rozporządzenie co do porządku czynności takiego ruchu z uwzględnieniem postanowień niniejszej ustawy, dających się zastosować do właściwych onychże stosunków.

II. O obowiązkach osób (publiczności) używających kolei żelaznej, lub z takową wchodzących w stosunki.

§. 93.

a) Obowiązanie ogólne.

Osoby, używające kolei do podróży lub do przesełania rzeczy, winny się zachować według przepisów postanowionych i ogłoszonych co do przewożenia; przestrzegać ściśle przepisów wydanych dla utrzymania porządku, regularności i bezpieczeństwa ruchu, i wypełniać to chętnie, co wskazać za dobre uzna w tym względzie personale dozorowe i pociągowe.

§. 94.

b) O dokumentach do podróży i czynności urzędów celnych.

Każdy podróżny, chcący jechać koleją, winien przestrzegać ściśle przepisów, wydanych co do dokumentów potrzebnych do podróży i poddać rzeczy pod czynność urzędu celnego tam, gdzie to jest przepisane.

Niniejszy przepis winien być wyraźnie namieniony w warunkach przyjmowania, publicznie ogłosić się mających.

tion, und in höchster Instanz dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zusteht, so sind doch auch sowohl die Eisenbahn-Unternehmungen, als auch die Beamten und Diener derselben verpflichtet, die allgemeinen Polizeigesetze zu befolgen, und unterstehen in dieser Beziehung der Ueberwachung der Sicherheitsorgane und politischen Behörden.

§. 91.

8. Verbindlichkeiten der Vorschriften für die privilegirten und concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen.

Den in diesem Gesetze enthaltenen Vorschriften und Verpflichtungen sind auch die bereits concessionirten und privilegirten Eisenbahn-Unternehmungen vom Tage, an welchem dieses Gesetz in Wirksamkeit tritt, unterworfen.

Neue Anschaffungen von Betriebsmitteln können bloss nach Vorschrift dieses Gesetzes stattfinden. Die bereits Vorhandenen müssen längstens binnen 5 Jahren (vom Tage der Wirksamkeit dieses Gesetzes gerechnet) nach Vorschrift derselben umgeändert werden, wenn nicht über Einschreiten der Betriebs-Unternehmungen von Seite des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten eine längere Frist ausnahmsweise zugestanden wird.

§. 92.

Für Eisenbahnen, welche mit anderen Kräften als Dampfmaschinen betrieben werden, wird durch eine besondere Betriebs-Ordnung mit Benützung der auf die eigenthümlichen Verhältnisse derselben passenden Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes das Geeignete bestimmt.

II. Verpflichtungen derjenigen Personen (des Publikums), welche die Eisenbahn benützen, oder sonst mit derselben in Beziehung kommen.

§. 93.

a) Allgemeine Verpflichtung.

Diejenigen Personen, welche die Bahn zur Reise oder zur Versendung von Sachen benützen, haben sich nach den für die Beförderung festgesetzten und veröffentlichen Bedingungen zu benehmen, die für die Aufrechthaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes erlassenen Vorschriften genau zu beobachten, und den Weisungen, welche etwa das Aufsichts- und Zugspersonale in dieser Beziehung zu ertheilen für nöthig findet, willige Folge zu geben.

§. 94.

b) Reiseurkunden und gefällsämtliche Amtshandlung.

Jeder Reisende, der auf der Bahn befördert werden will, hat die rücksichtlich der Reiseurkunde erlassenen gesetzlichen Vorschriften genau zu befolgen, und die einer gefällsämtlichen Behandlung unterliegenden Sachen derselben gehörig zu unterziehen.

Diese Vorschrift ist ausdrücklich in den öffentlich kundzumachenden Aufnahmsbedingungen zu bemerken.

§. 95.

c) **O wsiadaniu i wysiadaniu.**

Podróżni winni są wstrzymać się od wsiadania i wysiadania w czasie, kiedy pociąg jest w biegu, tudzież nie otwierać niepotrzebnie drzwi i nie wychodzić na stopień.

§. 96.

d) **O wstępowaniu na kolej.**

Osobom nie należącym do personale służbowego lub roboczego przy kolei, lub nie zaopatrzonym osobnem na to pozwoleniem, nie wolno wstępować na kolej i na miejscowości do takowej należące, na skarpy, bermy (ścieżki u spodu grobli nad fossą), rowy, wyjąwszy na miejscach w dworcach kolejowych, przeznaczonych do wchodu i wychodu, do wsiadania i wysiadania, na punktach do przekraczania kolei oznaczonych, nakoniec w lokalnościach do przesełek rzeczy przeznaczonych.

Niewolno samowolnie otwierać szrank kolejowych, ani też podłazić lub przechodzić przez takowe; wtenczas tylko wolno przechodzić przez kolej, nie zatrzymując się wszakże na niej, jeżeli szranki zaporowe są otworzone, lub kiedy personale do dozoru kolei postanowione, takowe otworzyło.

Wozy z zaprzęgiem zwierzęcym, tudzież konie wierzchowe, nie powinny się, oczekując otwarcia szranków, zbyt blisko przysuwać do kolei; ostrzeżeń zaś personale dozorującego w tym względzie ściśle słuchać należy.

§. 97.

W bezpośredniej bliskości kolei, mogą się paść zwierzęta tylko pod ścisłym dozorem; należy się przy tem starać o to, ażeby nie wstępowały na kolei i miejsca do niej należące, ani też żeby zagród nie przekraczały i nie płoszyły się przy przejeździe pociągów.

§. 98.

e) **O uszkodzeniu i zmianie kolei.**

Zakazane jest wszelkie uszkodzenie, wszelkie przesunięcie lub zmienienie na kolei i należących do niej miejscowościach, nietylko na szynach, lecz także na tamach, bermach, rowach i budynkach, ogrodzeniach, szrankach zaporowych, tablicach z ostrzeżeniami, słupach celnych, skazówkach milowych, przyrządach do dawania sygnałów i t. d. — również surowo zakazuje się kłaść rzeczy jakiegobądź rodzaju na szyny od kolei, lub obok takowych w zakresie kolei, lub miejsc do niej należących, lub naśladować sygnały.

W końcu zakazanem jest podróżnym uszkadzać w jakibądź sposób środki do utrzymywania ruchu na kolei.

§. 99.

f) **O sąsiadach kolei i o zachowaniu się w jej bliskości.**

W pobliżu kolei niewolno sąsiadom nic zakładać, stawiać lub budować, coby groziło bytowi kolei i rzeczy do niej należących i przeszkadzało regularnemu i bezpiecznemu jej używaniu, lub coby sprowadzić mogło niebezpieczeństwo pożaru. Przy

§. 95.

c) *Auf- und Absteigen.*

Jeder Reisende hat sich des Auf- und Absteigens, während der Zug im Gange ist, des unnöthigen Oeffnens der Thüre und Betretung der Plattform zu enthalten.

§. 96.

d) *Betreten der Bahn.*

Personen, die nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Bahn selbst gehören, oder die mit einer besonderen Erlaubniss hiezu nicht versehen sind, dürfen die Bahn, die dazu gehörigen Räume, Böschungen, Bermen, Gruben etc. nicht betreten, ausgenommen an den für die Zu- und Abgänge, und für das Auf- und Absteigen festgesetzten Plätzen der Bahnhöfe, an den zum Uebergange über die Bahn festgesetzten Puncten, endlich in den zur Versendung gewidmeten Localitäten.

Das eigenmächtige Eröffnen der Bahnschranken, sowie das Durchschlüpfen oder Uebersteigen derselben ist untersagt; der Uebergang über die Bahn ist bloss gestattet, jedoch ohne auf derselben zu verweilen, wenn die Absperrschranken offen angetroffen werden, oder nachdem deren Eröffnung durch das Bahnaufsichtspersonale stattgefunden hat.

Die mit Thieren bespannten Fuhrwerke, dann Reitpferde und Treibvieh dürfen beim Zuwarten auf die Eröffnung der Schranken, der Bahn nicht zu nahe kommen; den diessfälligen Warnungen des Aufsichtspersonales ist genau Folge zu leisten.

§. 97.

In der unmittelbaren Nähe der Bahn dürfen Thiere bloss unter sorgfältiger Aufsicht weiden, und es ist dafür Sorge zu tragen, dass sie die Bahn und das Zugehör nicht betreten, oder die Einfriedungen überschreiten und nicht bei der Vorüberfahrt der Züge scheu werden.

§. 98.

e) *Beschädigung und Veränderung an der Bahn.*

Jede Beschädigung, jede Verrückung oder Veränderung an der Bahn und ihrem Zugehöre, folglich nicht bloss an dem Geleise, sondern auch an den Dämmen, Bermen, Gräben und an den Bauobjecten, Einfriedungen, Verschliess-Schranken, Warnungstafeln, Gefällssäulen, Meilenzeigern, Signalvorrichtungen etc. ist verboten, ebenso ist es strengstens verboten, Gegenstände was immer für einer Art auf die Bahnschienen, oder neben dieselben im Bereiche der Bahn oder des Zugehöres zu legen, oder Signale nachzuahmen.

Den Reisenden ist endlich jede Beschädigung der Fahrbetriebsmittel untersagt.

§. 99.

f) *Anrainer der Bahn und Benehmen in der Nähe derselben.*

In der Umgebung der Bahn dürfen von den Anrainern Anstalten nicht getroffen oder Herstellungen nicht ausgeführt werden, welche den Bestand der Bahn oder ihres Zugehöres oder die regelmässige und sichere Benützung derselben gefährden, oder welche eine Feuers-

zmianach co do pokładu miejscowości, przez które miejsce, gdzie zmiana ma nastąpić, zbliżyć się ma do własności kolei, tudzież do budowli mających być przedsiębranemi w zakresie uznanym za niebezpieczny od ognia, należy zawsze uzyskać wprzód pozwolenie władzy powołanej do nadzoru kolei, równie jak dotyczącej władzy politycznej.

Nie należy trzymać na składzie pod gołym niebem materyj łatwo się zapalających w obrębie kolei niebezpiecznym od ognia i baczyć na to, aby miejscowości przeznaczone do przechowywania przedmiotów przez się bezpiecznych od ognia, lecz przy schowaniu niebezpiecznych, należycie zamknięte były.

Płody ziemi gotowe do zwiezienia, należy trzymać w jak największem oddaleniu od kolei; tudzież należy przy zakładaniu lasów i przy sadzeniu drzew w ogólności na to uważać, ażeby kolej przez drzewa wiatrem wyrywane nie była zarzuconą.

§. 100.

Karczowanie lasów, krzaków i krzewów, wycinanie i spuszczanie drzew pojedynczych, wypędzanie bydła na paszę, kopanie piasku lub gliny, a w ogólności każdą czynność, przez którą ziemia zruszoną być, lub przedmioty na kolej spadać, albo przez którą ziemia zesuwać się lub kamienie odpadać mogą, zakazuje się na tych miejscach i punktach gruntów, które przez władzę do tego powołaną wyraźnie w tym celu naznaczone zostały.

§. 101.

g) O czuwaniu nad niniejszemi przepisami.

Przełożeni gmin, organa bezpieczeństwa i w ogólności władze polityczne, obowiązane są czuwać nad ścisłem pełnieniem poprzedzających przepisów (oddziału II^go^ niniejszej ustawy), dawać najczynniejszą asystencyę w tym względzie personale do nadzoru postanowionemu, przytrzymywać przestępców i oddawać takowych do ukarania właściwej władzy sądowej.

§. 102.

Osoby ustanowione przy kolei, mają prawo przytrzymać przestępców powyższych przepisów, nie słuchająeych napomnień im danych, lub takich, którzy już popełnili czyn narażający na niebezpieezeństwo czynności kolei żelaznej, w takich przypadkach, w których nie znajduje się pod ręką pomoc policyi (władzy politycznej) lub władzy sądowej — i oddać takowych najbliższej władzy politycznej, sądowej, lub prokuratoryi do dalszego z nimi postępowania.

W celu wykonywania tego, na urzędników i sług przy kolei przeniesionego zakresu działania policyjnego, równie jak dla sumiennego pełnienia obowiązków swych w ogólności, odbiera rząd przysięgę od tych urzędników i sług, także i przy kolejach żelaznych prywatnych, którzy według okoliczności miejscowych mają dozór nad koleją, nad zakładami do niej należącemi i nad publicznością, która jej używa.

gefahr herbeiführen könnten. In Terrainsveränderungen, wodurch die Stelle, wo die Veränderung vorgenommen werden soll, dem Bahneigenthume näher gerückt würde, dann zu Bauführungen, welche in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche vorgenommen werden wollten, muss immer vorläufig die Bewilligung der zur Oberaufsicht über den Betrieb berufenen, sowie von der betreffenden politischen Behörde eingeholt werden.

Die freie Lagerung von leicht feuerfangenden Stoffen im Bereiche der Feuersgefahr der Bahn ist zu vermeiden, für den gehörigen Verschluss der an und für sich zwar feuersicheren, aber zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände gewidmeten Räume stets zu sorgen.

Die zur Einfuhr bereit liegenden Feldfrüchte sind in thunlichste Entfernung von der Bahn zu bringen, endlich ist bei Waldanlagen und überhaupt bei Baumpflanzungen auf die Beseitigung der Möglichkeit, dass durch Windbrüche die Bahn verlegt würde, Rücksicht zu nehmen.

§. 100.

Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche oder Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Austreiben des Viehes auf die Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm und überhaupt jede Handlung, durch welche das Erdreich aufgelockert wird, Gegenstände auf die Bahn fallen, Erdrutschungen oder Steinablösungen hervorgebracht werden können, ist auf denjenigen Strecken und Puncten der Grundstücke, welche von der dazu berufenen Behörde ausdrücklich aus diesem Anlasse bezeichnet worden sind, untersagt.

§. 101.

g) Ueberwachung dieser Vorschriften.

Die Gemeinde-Vorstände, die Sicherheitsorgane und überhaupt die politischen Behörden sind verpflichtet, über die genaue Befolgung der vorstehenden Vorschriften (des Abschnittes II dieses Gesetzes) zu wachen, dem mit der Aufsicht betrauten Bahnpersonale in dieser Beziehung die wirksamste Assistenz zu leisten, die Uebertreter nach Umständen in Gewahrsam zu nehmen, und der competenten Gerichtsbehörde zur Bestrafung zu übergeben.

§. 102.

Die Angestellten der Bahn sind berechtiget, Uebertreter der bemerkten Vorschriften, welche den an sie ergangenen Ermahnungen nicht Folge leisten, oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder sie gefährdende Handlung bereits verübt haben, in Fällen, wo die Hilfe der Polizei (politischen) oder richterlichen Behörde nicht sogleich bei der Hand ist, anzuhalten, und der nächsten politischen Staatsanwaltschafts- oder richterlichen Behörde zur weiteren Behandlung zu übergeben.

Behufs der Ausübung dieses den Bahnbeamten und Dienern übertragenen polizeilichen Wirkungskreises, sowie zum Behufe der gewissenhafteren Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten überhaupt werden diejenigen Bahnbeamten und Diener, welchen nach den Localverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die hierzu gehörigen Anstalten, und das die Bahn benützende Publikum zusteht, auch auf Privatbahnen von der Staatsverwaltung in Eid genommen werden.

Zaprzysięgli w ten sposób urzędnicy i słudzy kolei, doznają co się tycze służbowych ich czynności tej samej opieki prawa naprzeciw publiczności jak inni urzędnicy administracyjni.

§. 103.

Wszelka czynność lub wszelkie opuszczenie, nadwerężające przepisy niniejszej ustawy, karać się będzie w miarę takowej i wedle postanowień ustawy karnej powszechnej.

Baumgartner m. p.

TREŚĆ.

Die auf solche Weise beeideten Bahnbeamten und Diener geniessen rücksichtlich ihrer Dienstverrichtungen gegenüber dem Publikum auch auf Privatbahnen den gesetzlichen Schutz gleich anderen öffentlichen Verwaltungsbeamten.

§. 103.

Jede Handlung oder Unterlassung gegen die Vorschrift dieses Gesetzes wird nach Massgabe desselben und nach den Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes geahndet.

Baumgartner m. p.

Inhalt.

cc) O karach dyscyplinarnych.
dd) O orzeczeniach i środkach prawnych przeciw takowym.
ee) O tabelach kwalifikacyjnych.
ff) O wykonaniach orzeczeń.
3. O karach przeciw dyrekcyom i członkom przedsiębiorstw kolei.
4. O przeznaczeniu kar pieniężnych.
5. O zakazanych prawami karnemi czynnościach osób przy kolei ustanowionych.
6. O kosztach nadzoru.
7. O nadzorze i dostrzeganiu ze strony władz policyjnych.
8. O mocy obowiązującej niniejszych przepisów dla przedsiębiorstw kolei żelaznej już uprzywilejowanych i ukoncesyonowanych.

II. O OBOWIĄZKACH OSÓB (publiczności) UŻYTEK Z KOLEI ŻELAZNYCH ROBIĄCYCH, LUB WCHODZĄCYCH W STYCZNOŚĆ Z TAKOWEMI.

a) O obowiązkach ogólnych.
b) O dokumentach do podróży potrzebnych, i o czynnościach urzędów co do dochodów skarbowych.
c) O wsiadaniu i wysiadaniu.
d) O wstępywaniu na kolej.
e) O uszkodzeniu i zmianach na kolei.
f) O graniczących z koleją i o postępowaniu w bliskości takowej.
g) O przestrzeganiu przepisów niniejszych.

Poprawka.

Na str. 1ej części tej po słowach:

„ZAŁĄCZENIE DO N. 1.“

położyć

„Porządek czynności przy kolejach żelaznych.“